387.10981
R382

ERRATA

Pág. 7 — *In fine,* acrescente-se "Fazenda".
» 23 — Nas colunas dos portos, acrescente-se "Quilos".
» 24 — » » » » » »
» 25 — » » » » » »
» 26 — » » » » » »
» 27 — » » » » » »
» 28 — » » » » » »
» 29 — » » » » » »
» 30 — » » » » » »
» 31 — » » » » » »
» 32 — » » » » » »
» 33 — » » » » » »
» 34 — » » » » » »
» 35 — » » » » » »
» 125 — Na 6.ª coluna, na 20.ª linha, em vez de 10,00, leia-se 7,00.
» » — Na 7.ª coluna, na 20.ª linha, em vez de 8,00, leia-se 5,00.
» » — Na 8.ª coluna, no cabeçario, acrescente-se "Máxima".
» » — Na 8.ª coluna, na 2.ª linha, em vez de 3m,95, leia-se 6m,83.
» » — Na 8.ª coluna, na 8.ª linha, onde se lê 2m,00, cancele-se.
» » — Na 8.ª coluna, na 22.ª linha, onde se lê 1m,85, leia-se 2m,66.
» » — Na 8.ª coluna, na 28.ª linha, onde se lê 1m,20, leia-se 1m,50.
» 126 — Na 2.ª coluna, na última linha, em vez de "Estacaria de aço" leia-se "Alvenaria em blocos".
» » — Na 4.ª coluna, na 9.ª linha, em vez de 8,00, leia-se 5,00.
» » — Na 4.ª coluna, na 10.ª linha, em vez de 5,00, leia-se 8,00.
» » — Na 6.ª coluna, na 6.ª linha, em vez de 5,00, leia-se 8,00.
» 191 — Nas colunas onde se lê carvão, lenha, óleo, acrescente-se "Quilos".
» 199 — Na 2.ª coluna, na 1.ª linha, acrescente-se "Kls.".
» » — Na 2.ª coluna, na 2.ª linha, acrescente-se "Kls.".
» » — Na 2.ª coluna, na 3.ª linha, acrescente-se "Kls.".
» » — Na 2.ª coluna, na 4.ª linha, acrescente-se "Lts.".
» » — Na 2.ª coluna, na 5.ª linha, acrescente-se "Kls.".

INDICE

» 227 — Acima da linha onde se lê Porto de Manáus, leia-se I Capítulo — Portos — 1.ª Parte.
» 228 — Acima da linha onde se lê Gráficos, leia-se — 2.ª Parte.
» 229 — Acima da linha onde se lê — Primeira Parte, leia-se — II Capítulo — Navegação.

387.10981
R512

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

GABINETE DO MINISTRO DA FAZENDA
Secção de estudos económicos e financeiros
BIBLIOTECA
Nº 1379 Data 1. 11. 1940
21.3.1941

RELATÓRIO

DOS SERVIÇOS EXECUTADOS EM 1939

APRESENTADO AO EXMO. SR. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, GENERAL JOÃO DE MENDONÇA LIMA, PELO DIRETOR ENGENHEIRO CIVIL, DR. FREDERICO CESAR BURLAMAQUI, EM MAIO DE 1940.

IMPRENSA NACIONAL
RIO DE JANEIRO — 1940

Л385 М 3 46

G. — 79

Em 30 de abril de 1940.

Exmo. Sr.

Em obediência ao que determina o art. 4°, n. XVIII do Regulamento deste Departamento e demais disposições das leis vigentes, tenho a honra de apresentar a V. Excia. o relatório dos serviços executados durante o ano de 1939, com referência a assuntos de ordem geral, que se relacionam com as atividades deste Departamento, ocorridas até 1° de março de 1940.

Alem da parte geral que se segue, encontrará V. Excia., por Estado e para cada um dos seus portos organizados ou não, o que sobre eles ocorreu durante o ano de 1939, a estatística do seu movimento de mercadorias e de frequência de embarcações, em cabotagem e em navegação transatlântica, e os serviços realizados pelos concessionários desses portos ou diretamente pelo Governo Federal, não só neles como na rede Fluvial, de vários desses Estados.

Termino, por fim, o presente relatório, com uma série de diagramas referentes a portos e a navegação, relativos ao ano de 1939 e ao decênio de 1930 a 1939, para portos, e ao de 1930 a 1938 para a navegação de cabotagem, executada por companhias sob a dependência deste Departamento, e um estudo em conjunto dessas Companhias.

Saude e fraternidade.

Exmo. Sr. General João de Mendonça Lima,
DD. Ministro da Viação e Obras Públicas.

Frederico Cezar Burlamaqui.
Diretor

SINDICATO DOS ARMADORES NACIONAIS

O Sindicato dos Armadores Nacionais, a que se acham filiados todos os armadores nacionais, companhias ou firmas comerciais, manteve durante o ano correspondência com este Departamento sobre vários assuntos atinentes a portos, navegação, estiva e onus sobre a marinha mercante nacional, convindo apontar como principais os seguintes: pagamento da extraordinários nos portos de Recife, Santos e Porto Alegre, deficiência de vagons em Santos, deficiência de pessoal em Recife, Rio Grande e Porto Alegre, regulamentações de inflamáveis, cobrança de taxas portuárias nos conhecimentos marítimos, cobrança de gratificação para funcionários estaduais, serviço de polícia interna do cais de Belem.

Praticagem — Esse serviço continua a cargo do Ministério da Marinha pelas Capitanias de portos, que resolvem sobre as respectivas taxas cobradas aos navios.

Dessas taxas foram no ano de 1939 organizadas ou reformadas as do portos de Santos, Rio de Janeiro, Angra dos Reis e Ceará, que constam em anexo.

Conselho Federal do Comércio Exterior — O decreto n. 1.163, de 17 de março, reorganizou o Conselho Federal do Comércio Exterior ampliando a sua competência como orgão de coordenação das atividades de administração pública e informativa do Presidente da República sobre qualquer assunto que envolva interesses econômicos do país.

Ainda competia ao mesmo Conselho fomentar a produção nacional até que se instalasse o Conselho da Economia Nacional.

Em 29 de setembro, pelo decreto n. 1.641, foi criada a Comissão de Defesa da Economia Nacional, à qual compete deliberar quanto aos transportes marítimos e terrestres e respectivos fretes, tendo sede no Conselho Federal do Comércio Exterior. Do Conselho resultou o decreto-lei n. 1.951, de 30 de dezembro (em anexo) sobre a marinha mercante como preliminar da reorganização da mesma, no tocante ao comércio de cabotagem, tendo este Departamento prestado informações detalhadas sobre o assunto, a pedido do referido Conselho.

Resolveu, ainda, o Conselho nomear um delegado especial para examinar no porto de Santos as condições portuárias sobre a impor-

tação e exportação das mercadorias e sugerir as providências que fossem precisas para a melhoria daqueles serviços, de cujo resultado não teve conhecimento oficial este Departamento.

Conferência de Navegação de Cabotagem — Essa conferência é constituida como sociedade civil pela grande maioria dos armadores nacionais que realiza a cabotagem e tem por fim coordenar os seus interesses e manter a fiel observância da tabela de fretes aprovada e a fixação dos fretes mínimos compulsórios para esse serviço de cabotagem, a ser adotada por todos os seus associados. Expirado em setembro de 1939, o contrato em vigor vem sendo prorrogado para permitir a discussão de suas novas bases, afim de que possa ser aplicado com mais eficiência.

Junto à Conferência, representa-se o Governo pelo Diretor deste Departamento que assiste as suas reuniões e intervem nas resoluções de interesse público. O estudo das novas tabelas de frete marítimos e da questão da exclusão da cobrança das taxas de carga e descarga nos conhecimentos de embarque, quando as mercadorias sejam procedentes de ou destinadas a portos organizados, foram assuntos, entre outros, tratados pelo Departamento, achando-se alguns já resolvidos.

AUTORIDADES FEDERAIS E ESTADUAIS QUE INTERFEREM NA MARINHA MERCANTE

União Federal

- Conselho Federal do Comércio Exterior. — Cabe dar parecer sobre questões internas relacionadas com os interesses econômicos do país.
- Comissão de Defesa de Economia Nacional. — Compete deliberar quanto aos transportes marítimos e terrestres e respectivos fretes. (art. 2º, letra *f*).
- Marinha.....
  - Diretoria de Navegação. — Faróis. Cartas Náuticas. Palizamento.
  - Trib. Mar. (Administrativo (Dec. 24.588 5-7-934). — Acidentes navegação; decidir como árbitro; decidir lirtígios oriundos maus serviços; registros das embarcações; aplicar penalidades.
  - Conselho Mar. Mercante (Dec. 20.829 — 21-12-931). — Harmonia cooperação entre Ministérios e Dir. Mar. Mercante; interpretar regulamentos e propor medidas de interesse da Mar. Mercante; emitir parecer sobre *todos* os assuntos da Mar. Mercante; decidir casos previstos no art. 11, letra *c*, Dec. 24.447 e os do art. II, letra *k*, Dec. 24.585.
  - Dir Marinha Mercante (Dec. 2.894 — 28-7-938. — Capitanias de Portos (Dec. 220-A 3-7-935) — Reserva Naval; matrícula e habilitação dos marítimos, socorros marítimos; polícia naval; vistoria das embarcações passes de saida dos navios; fixação de tripulação; praticagem; sinistros marítimos.
- Exterior .... — Consulados..... — Despacho dos navios e das cargas.
- Viação.....
  - Dep. Nac. Portos e Naveg. (Dec. 23.067 — 11-8-1933). — Portos — Taxas Portuárias — Marés.
  - Reg. Mar. Ner. Nav. Cabot. (Dec. 10.524 — 23-10-915). — Navegação — Sua exploração comercial
  - Loide Brasileiro. (Dec. 1.830 — 4-12-939 — Compete o controle do serviço público de transportes marítimos, fluviais e lacustres (art. 1º, Dec. 4.969 de 4-12-939); Ao Conselho da Administração compete o estudo e proposta de tarifas no sentido de controle pelo Estado do mercado nacional de fretes (Art. 10º — VIII do Dec. 4.969 e Registro Interno, art. 1º — VIII).
  - Dep. Correios e Telégrafos. — Correios — Malas Postais — Dec. 7.653, Novembro de 1909. Telégrafo — Ser. Rádio Telegráfico.
  - Dir. Rendas Aduaneiras (Consol. Leis Alfândegas) Reg. Nav. Cabotagem. — Fiscalização Alfândegas. Visitas Aduaneiras. Isenção de Direitos.

(*Continua*)

(Continuação)

- União Federal
  - Dir. Rendas Internas. — Arrecadação de impostos e taxas.
  - Trabalho....
    - Delegacia Trab. Marítimo. Juntas Conc. Julgamento (Dec. 24.743 — 14-7-934).
      - Salários e regime de trabalho dos estivadores.
      - Salários marítimos.
      - Férias dos marítimos.
    - Dep. Nac. de Povoamento.
      - Imigração e Colonização.
    - Dep. Nac. do Trabalho. Cons. Nac. do Trabalho.
      - Lei de nacionalização.
      - Leis Sindicais.
      - Caixas de Aposentadorias.
  - Justiça.....
    - Polícia Mar. Distrito Federal — (Dec. 6.440 30-3-907
      - Visitas aos navios.
      - Taxas.
    - Saude dos Portos. Lei n. 378 — 13-1-937.
      - Regulamento Sanitário — Taxas. (Dec. 16.300 — 31-12-923).
  - Agricultura — Defesa animal e vegetal — Fiscalização nos transportes.
- Estado.....
  - Polícias Civis — Visitas — Fiscalização — Taxas.
  - Rendas Estaduais — Fiscalização — Taxas.

LEGISLAÇÃO DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

Os portos organizados continuaram regulados pela nova legislação própria de 1934, constante dos decretos-leis n. 24.599, de 6 de julho de 1934, das concessões; n. 24.447, de 22 de junho de 1934, das competências; n. 24.511, de 29 de junho de 1934, das instalações; n. 24.508, de 29 de junho de 1934, das tarifas portuárias; n. 24.324, de 1 de junho de 1934, das armazenagens internas e n. 24.577, de 4 de julho de 1934, da taxa adicional dos portos.

A essa legislação seguiu-se no ano a lei n. 1.371, de 23 de junho de 1939, modificada pela de n. 2.032, de 23 de fevereiro último, regulando o serviço de estiva nos portos em geral, e ao qual farei uma apreciação detalhada em capítulo especial.

Como organizações autônomas, o porto do Rio de Janeiro pelo decreto-lei n. 684, de 13 de setembro de 1938, e decreto n. 3.069, da mesma data, e o Loide Brasileiro pelo decreto n. 4.969, de 4 de dezembro de 1939.

Como organizações complementares, as Delegacias Marítimas pelo decreto n. 24.743, de 14 de julho de 1934, a Contadoria Geral de Transportes pelo decreto n. 1.977, de 24 de setembro de 1937, o Conselho da Marinha Mercante pelos decretos n. 20.829, de 21 de dezembro de 1931, e n. 20.981, de 20 de janeiro de 1932, os Serviços de Praticagem pelo regulamento das Capitanias dos Portos e o Conselho Federal do Comércio Exterior, reformado no ano pelo decreto n. 1.163, de 17 de março de 1939 e a Comissão de Defesa da Economia Nacional pelo decreto n. 1.641, de 29 de setembro de 1939.

Como organizações de classes, devidamente reconhecidas, o Sindicato de Armadores pela navegação, a Conferência de Navegação de Cabotagem pelos fretes, esta com a representação do Governo pelo Diretor deste Departamento, os Sindicatos de Portuários pelos portuários, o Instituto dos Marítimos pelos marítimos e as Caixas de Pensões para cada classe, organizações essas que mais ou menos intervêm nos serviços dos portos e da navegação correspondente.

Por decreto-lei n. 1.479, de 3 de agosto de 1939, foi estendida aos demais portos organizados a cobrança da taxa de entrada no cais do porto do Rio de Janeiro para o Touring Club (lei n. 209, de 30 de maio de 1936).

Por decreto n. 1.260, de 9 de maio de 1939, retificado pelo de n. 1.163, de 21 de setembro de 1939, foram atribuidas aos portos organizados as instalações para beneficiamento de cereais de exportação, mediante iniciativa do Ministério da Agricultura, a juizo do Ministério da Viação e execução pelos concessionários dos portos, com capital reconhecido na concessão e taxa própria na tarifa.

Por decreto-lei n. 1.951, de 30 de dezembro de 1939, estabeleceu o Governo a competência privativa da União para toda a navegação nacional, disposição essa que, afetando o que consta a respeito da Constituição (art. 15, item VII) deve competir a todos os Ministérios, estando por ora limitada ao da Viação, e do qual ainda tratarei adiante em capítulo especial.

O quadro a seguir demonstra a natureza da intervenção, no serviço de portos e navegação, dos vários Ministérios e entidades consultivas oficiais.

Serviço extraordinário nos portos — Continuou dando lugar a queixas, principalmente no portos de Recife, Santos e Rio Grande, sobre a execução do serviço extraordinário, tendo este Departamento em todos os casos insistido pela exata observância da lei, que, por justamente liberal, facilita abusos sobremodo onerosos à navegação, elevando às vezes a mais do dobro a despesa de carga e descarga, com proporções crescentes em relação ao serviço ordinário e por conta dos navios quando as Companhias não o conseguem dos consignatários.

A lei manda o navio indenizar a administração do que ela gaste a maior com o extraordinário e nesse a maior vão por vezes excessos injustificáveis.

Em Recife têm-se verificado excessos que, só na descarga, vão alem da totalidade da taxa da capatazia e em Santos a soma dos extraordinários tem ombreado com a de capatazias, denotando que aqueles não se limitam ao que possa exigir a necessidade de desembaraço dos navios.

Essa situação dentro em breve será regularizada, quando entrar em vigor o decreto de regulamentação dos serviços de estiva, cujo regime de trabalho terá que ser adotado pelos portos organizados nos seus vários serviços.

Armazens alugados no porto do Rio de Janeiro — Após 30 anos de regime provisório de armazem de cais alugados às companhias de navegação para o serviço de cabotagem no porto do Rio de Janeiro, foram esses armazens restituidos à Administração do Porto para a exploração geral do cais.

Cessaram assim os males de uma situação irregular e única entre os portos organizados, nascida de uma necessidade de transição quando o porto em 1910 entrou nesse regime e que, a despeito dos contínuos esforços da antiga Inspetoria e atual Departamento, man-

teve-se todo esse tempo à custa de taxas excessivas de que não tinha nem podia ter conhecimento este Departamento, burlando a tarifa protecionista com que o porto procurava beneficiar a navegação nacional.

Liquidação da rescisão do antigo arrendamento do porto do Rio de Janeiro — Na cobrança judicial do débito que, em encontro de contas, resultou contra a Companhia Brasileira de Portos, contestou essa Companhia a dívida em execução, pretendendo transformá-la em crédito a seu favor, para o que apresentou em Juizo 89 Provarás, tendentes a confundir o ato do Governo, sem proveito para o que a Companhia tem a defender e que não depende dessa conta.

Todos os 89 referidos Provarás foram informados por este Departamento e, para os devidos fins, encaminhados à Procuradoria da República, por intermédio desse Ministério.

Recomposição de capital ouro de portos — Dos tres portos nessas condições, Baía, Pará e Rio Grande, o primeiro já foi resolvido no ano anterior, o segundo está com a recomposição dependendo de aprovação e o terceiro em processo neste Departamento para encaminhamento a esse Ministério.

Em todos esses casos prevaleceu o critério mandado adotar por esse Ministério, por parecer do Sr. Consultor Jurídico, de que o capital deveria ser fixado em papel, como si as partes houvessem estipulado em moeda do país em vez do que propusera este Departamente para o Rio Grande, primeiro caso estudado, onde fora admitida a conversão cambial da época do capital reconhecido.

Em consequência os resultados triplicaram ou mais alcançando nesses portos importâncias em papel desproporcionadas com os portos construidos nessa própria moeda.

Na mesma conformidade, embora em proporção menor, foram recompostos os capitais ouro dos portos do Rio de Janeiro e Recife pertencentes ao Governo e construidos por empreitadas em libras esterlinas e francos ouro, respectivamente.

Aumento da tarifa do porto de Santos — Pela segunda vez foi essa tarifa aumentada em consequência de aumento de salários do pessoal, resolvido pelo Ministério do Trabalho, por iniciativa do Sindicato dos Operários.

Com esse segundo aumento o anterior adicional de 10 % do primeiro passo a 16 % sobre as taxas em vigor, tendo sido assim recomposta a tarifa a título tambem de revisão quinquenal, mas de fato adstrita ao referido aumento, recomposição essa pendente de aprovação de V. Excia.

Estabelecido esse critério de aumento da tarifa por aumento de salários e dependendo este do Ministério do Trabalho, ficam as taxas em grande parte à revelia deste Departamento, o que, entretanto, até agora não passou do porto em questão.

Limite de renda do porto de Santos — Tendo o Governo concordado em mandar reduzir a renda líquida da Companhia ao limite de 10 % do capital reconhecido, conforme propusera este Departamento na tomada de contas de 1937, com fundamento na nova legislação portuária e sua aplicação resolvida nos contratos em vigor já adaptados a essa legislação, recorreu a Companhia alegando seu direito ao limite de 12 % da antiga lei em cuja vigência foi feito o seu contrato de concessão.

A esse recurso da Companhia foi dado provimento por V. Excia. com base em parecer do Consultor Jurídico desse Ministério, ficando assim reconhecido o limite de 12 % para a sua renda líquida.

Lei de beneficiamento de cereais — Promovida pelo Ministério da Agricultura resolveu o Governo expedir uma lei sobre instalações para beneficiamento de cereais nos portos de concessão, ficando essas instalações a cargo dos concessionários mediante taxa própria a constar da tarifa.

A este Departamento pareceu que essa disposição não deveria ser obrigatória, uma vez que o serviço não era portuário e, como facultativo, poderia ser resolvido dentro da legislação competente, aliás com exemplo posto em prática em Santos com a Câmara de Expurgo, construido pela concessionária nesse porto.

Não obstante veiu a lei, com a modificação proposta por este Departamento, de que a atribuição dependesse de promoção do Ministério da Agricultura com a necessidade reconhecida pelo da Viação e então o projeto moldado por aquele, o que torna essa lei mais razoavel, não tendo tido aplicação alguma, até então.

Cobranças de despesas portuárias nos conhecimentos de navegação — Em vista das taxas exageradas que as companhias de navegação vinham cobrando em seus conhecimentos para os serviços de descarga nos armazens alugados do porto do Rio de Janeiro, e ao mesmo tempo atendendo a reclamações do porto de Cabedelo contra a cobrança da taxa de alvarengagem depois que o porto entrou em regime organizado, tomou este Departamento as providências necessárias para que, nos referidos conhecimentos quando relativos a portos organizados, fossem cobrados apenas as taxas de Utilização e Estiva que de fato competem ao navio, sendo suprimidas do conhecimento todas as demais despesas portuárias, que recaem sobre a mercadoria, por conta do consignatário e a cargo da Administração.

Dessas despesas resta ainda a denominada "fiscalização aduaneira" cuja cobrança continua e está em discussão e estudo.

Com essa providência corrigiu-se o abuso de despesas indevidas nos portos organizados, cujo efeito deve ser de fato melhorar e baratear as operações portuárias, tomando-se a providência de recomendar toda a atenção para o caso às Fiscalizações e interessados afim de que essa prática abusiva não volte a vigorar.

Regulamentação de mercadorias arriscadas — Com essa denominação genérica compreende inflamáveis, explosivos, agressivos, corrosivos e oxidantes, concluiu este Departamento o estudo de um regulamento para embarque, transporte, desembarque e armazenamento dessas espécies de mercadorias, só existente, em vigor no porto do Rio de Janeiro, estendendo-o aos demais portos, como experiência em caracter administrativo, sem força de lei e sem embargo das disposições em vigor pelas Alfândegas, pela Marinha Mercante e pela antiga Inspetoria de Navegação.

Esse projeto de regulamento que completa em muito o do porto do Rio de Janeiro, tem sido corrigido com a prática e as observações das Fiscalizações, dos Armadores e dos Seguradores, e da 3ª Divisão deste Departamento, com relação às quantidades de mercadorias da espécie admitidas em cada caso e que, em vez de fixas e únicas como no atual regulamento, passam a variar não só para cada espécie como para cada porte de navio ou armazem, o que dispensa justificação de vantagem, pois é evidente que o algodão e o celuloide, ambos da relação de inflamáveis tolerados, não podem ser admitidos nas mesmas quantidades em determinado navio ou armazem nem igualmente em todos os tamanhos de navios ou armazens.

Essa correção vem tornar muito mais eficiente o seguro do regulamento, com a faculdade de retificação gradativa dos índices de admissão acima mencionados, até perfeita garantia dos resultados.

Desses índices, inicialmente pedidos ao Sindicato de Armadores para a primeira tabela, está dependendo a conclusão do projeto para o devido julgamento e resolução final.

Delegacias marítimas — No desempenho de suas atribuições, têm essas instituições desenvolvido ação em relação ao pessoal portuário nem sempre com o devido cuidado de relatividade aos demais portos e resolvendo isoladamente no círculo de suas funções.

Daí medidas por vezes inconvenientes de que este Departamento tinha conhecimento tardiamente por partes e por queixas dos concessionários, do que resultou a providência tomada junto aos Chefes das Fiscalizações para que, como representantes que são do Ministério da Viação nas Delegacias, trouxessem ao conhecimento deste Departamento quaisquer projetos sobre questões de interesse das Administrações, aguardando instruções para resolverem por parte do Ministério que representam.

Começaram então a chegar os projetos em discussão, quasi todos os interesses restritos que o Departamento procurava esclarecer aos seus representantes com as referências dos outros portos a respeito.

Passada a primeira massa de projetos em parte sastados, diminuiram os casos dentro de melhor critério, ao mesmo tempo

que por lei especial regulava o Governo, em bons moldes, os serviços de Estiva que constituem a principal atribuição das Delegacias.

Para evitar na aplicação dessa lei os inconvenientes das soluções isoladas, resolveu o Governo formar uma Comissão, de que este Departamento fez parte pelo seu Diretor e por um engenheiro-chefe, para o exame em conjunto das organizações resolvidas pelas diversas Delegacias para o serviço em questão, do que darei notícia, adiante, em capítulo especial.

Navegação contratada — Dos contratos existentes houve durante o ano tres reformas, Navegação Costeira, Madeira-Mamoré e Baixo São Francisco, duas prorrogações provisórias a espera de reformas, Amazon River e Mineira do São Francisco e tres projetos em concorrências sem resultado, Porto-Esperança, Cuiabá, Médio Paraná e rio Parnaiba.

Outro projeto, o do rio Guamá, foi arquivado em consequência de parecer do Ministério da Fazenda, com fundamento na Constituição quanto à navegação em um só Estado, parecer esse que o Departamento pretendia rebater dentro da própria Constituição, tendo, porem, ficado pela nova lei a respeito acima citada, que torna insubsistente esse parecer.

Finalmente um outro projeto, o de navegação de passageiros Rio-Niterói, sem subvenção, após duas concorrências fracassadas, teve um concorrente único, que propôs o preço atual da Cantareira e foi aceito mas terminou o ano sem assinar o contrato, já com duas prorrogações de prazo para esse fim.

Na mesma baía de Guanabara permitiu o Departamento dois serviços de transporte de cargas entre as duas capitais, sem qualquer privilégio ou vantagem assegurada e no pleno regime de livre concorrência, mediante tabela de preços aprovada por este Departamento.

REORGANIZAÇÃO DA MARINHA MERCANTE

No relatório anual anterior, expús, longamente, as bases sobre as quais se poderia reorganizar a marinha mercante nacional.

As duas modalidades julgadas mais convenientes — *unificação* e *consórcio* — foram objeto de extensa análise e de organização de duas minutas de decreto-lei, que se tornariam necessárias para por em prática, uma ou outra, das duas soluções.

Ambas foram por mim apresentadas a V. Ex. ao Conselho Federal do Comércio Exterior, então na qualidade de seu Consultor Técnico, como resultado de estudos anteriormente realizados e dos que procedi em processos que me foram distribuidos para relatar durante o exercício de 1938.

Em 29 de setembro de 1939 foi baixado o decreto-lei n. 1.641 criando a Comissão de Defesa da Economia Nacional dispondo que:

"Art. 2°. .... compete à Comissão deliberar quanto:"

.....

"*f*) aos transportes marítimos e terrestres e respectivos fretes;"

Em 4 de dezembro de 1939, o decreto n. 4.969 aprovando o regulamento do Loide Brasileiro, confere a essa empresa, atribuições de ordem geral, que até aquí, cabiam a orgãos departamentais do Estado.

Assim:

"Art. 10. Compete ao Conselho da Administração do Loide:

"VIII. Estudar e propor as tarifas e as modificações necessárias ao perfeito equilíbrio financeiro da empresa, no sentido de controle pelo Estado, do mercado nacional de fretes."

"Art. 16. São atribuições do departamento de tráfego."

"I. .... fixar os fretes e preços de passagens, após autorização do Conselho da Administração."

"IV. Propor à Diretoria para ser presente ao Conselho da Administração, a organização das tarifas."

Alem dos decretos a que venho de me referir, foi baixado mais o seguinte decreto-lei n. 1.951, de 30 de dezembro de 1939.

Diário Oficial n. 5, de 6 de janeiro de 1940 — Pág. 297. "Atos do Poder Executivo — Decreto-lei n. 1.951, de 30 de dezembro de 1939 — Dispõe sobre a marinha mercante — O Presidente da República, usando das atribuições que lhe conferem os arts. 16 e 180 da Constituição, e

Considerando que o transporte marítimo, fluvial e lacustre constitue serviço de utilidade pública;

Considerando que é dever do Estado regular, orientar e disciplinar a solução dos problemas que interessam à economia nacional, como providência indispensavel a assegurar o progresso do país;

Considerando a conveniência de estabelecer um regime conciliatório que assegure ao Estado o direito de intervir nos transportes, ao mesmo tempo estimulando a atividade particular;

Considerando que convem, de início, até o advento da regulamentação das questões específicas, estabelecer um regime definitivo, que melhor convenha ao interesse nacional, e

Ouvido o Conselho Federal de Comércio Exterior,

Decreta:

Art. 1°. Compete *privativamente* à União explorar ou dar concessões, autorizações ou licenças, pela forma que entender mais conveniente ao interesse público, para a exploração do transporte marítimo, fluvial e lacustre privativo da bandeira brasileira nos termos da Constituição, o que será considerado serviço de utilidade pública.

Art. 2°. A União exercerá essa atividade por meio de empresas ou navios de sua propriedade ou por concessões, autorizações ou licenças especiais.

Art. 3°. A regulamentação dessa atividade será feita progressivamente, à medida das necessidades, das possibilidades e da conveniência da aplicação total ou parcial dos princípios que assegurem esse privilégio à União, permanecendo inalterado o regime vigente que permite a quaisquer organizações, dentro da legislação em vigor, liberdade de comprar, vender, fretar, arrendar ou explorar embarcações, até que novas disposições regulamentares estabeleçam condições diferentes.

Art. 4°. O Governo Federal, quando julgar oportuno, criará um orgão destinado a coordenar e orientar as questões referentes à navegação marítima, fluvial e lacustre, construção de embarcações e preparo de pessoal para a marinha mercante.

Art. 5°. O presente decreto-lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 30 de dezembro de 1939, 118° da Independência e 51° da República. — GETULIO VARGAS. — *João de Mendonça Lima*".

Não fazendo mais parte do Conselho Federal, desconheço o andamento que teve o estudo do assunto, mas verifico pelo último dos *considerandos* do decreto acima, que foi o Conselho ouvido, preferindo opinar pela forma adotada no mesmo decreto.

É meu parecer que a multiplicidade de orgãos administrativos com atribuições sobre a mesma matéria, longe de contribuir para solucioná-la, só dificulta a atuação prática do Governo.

Reafirmando a V. Ex. quanto disse em meu relatório anterior sobre a reorganização da marinha mercante, aguardo que V. Ex. se digne fixar as diretrizes preferidas pelo Governo para que sejam completadas as medidas de detalhe já esboçadas e apresentadas a V. Ex., com o citado relatório, e que poderão decorrer do decreto-lei n. 1.951 já transcrito.

REGULAMENTAÇÃO DO SERVIÇO DE ESTIVA NO BRASIL

Em relatório que tive a honra de apresentar a V. Ex., referente ao ano de 1938, dei conhecimento a V. Ex. dos estudos que tinham sido realizados para a solução da regulamentação do serviço de estiva nos nossos portos, solução que em dezenas de anos se vinha cada vez mais impondo devido ao elevado custo desse serviço com reflexo direto no do transporte marítimo, acarretando danos consideráveis à economia do país.

Expús a V. Ex. a maneira pela qual encarei a solução desejada, no trabalho que apresentei ao Conselho Federal do Comércio Exterior, não só como seu Consultor Técnico, cargo que então exercia, como tambem na qualidade de Diretor deste Departamento, trabalho esse que, analisado por uma Comissão da Câmara de Produção e Transportes desse Conselho, dele mereceu aprovação unânime em Sessão Plenária de 36 de novembro de 1938.

Dois outros projetos foram organizados, um anteriormente, pelo Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio e outro, ao mesmo tempo do que apresentei ao Conselho Federal de Comércio Exterior, pelo Conselho de Economia e Finanças, tendo analisado, no citado relatório apresentado a V. Ex. referente ao exercício de 1938, os pontos divergentes desses projetos, muito se aproximando do meu esse último.

Pelo decreto-lei n. 1.371, de 23 de junho de 1939, e como resultado dos estudos acima referidos, foi definido e regulamentado o serviço de estiva e sua fiscalização nos portos nacionais.

Tomando conhecimento desse decreto, em virtude de sua publicação no *Diário Oficial* de 26, julguei de meu dever dirigir-me a V. Ex. em 28 do mesmo mês de junho, pelo ofício G.-177, abaixo transcrito:

> "G.-177, 28 de junho de 1939.
>
> Exmo. Sr. Com a devida vênia, venho pedir a benévola atenção de V. Ex. para as considerações que seguem, relativamente ao decreto-lei n. 1.371, de 23 do corrente, que define e regula o serviço de estiva nos portos nacionais.
>
> Tive a grande satisfação de verificar que o Governo se dignou aproveitar, no decreto-lei expedido, mais de 90 % da minuta de projeto que tive a honra de apresentar, como relator, ao Conselho Federal do Comércio Exterior.
>
> Confrontando o texto do decreto-lei com a minuta de projeto aprovada pelo Conselho Federal do Comércio Exterior, verifiquei as seguintes diferenças essenciais."

1ª. *O decreto-lei não considera o serviço noturno e em domingos e feriados como extraordinário e devendo ser pago com majoração.*

A diretriz adotada revoga a prática vigente nos portos do país, mas está perfeitamente de acordo com o que se observa nas estradas de ferro, na marinha mercante, etc.

Estou de perfeito acordo com a medida, e só não a adotei, quando relator, por estar na convicção de que o Governo não desejava introduzir modificações tão radicais no serviço em causa.

Como a adoção dessa medida é feita, implicitamente, pelo decreto-lei em causa, irá, certamente, suscitar dúvidas, sobre si o trabalho de estiva deixará, dora por diante, de ser feito à noite, pois o § 2°, do art. 27, estabelece que *o dia ordinário* de trabalho é de 8 horas, e o § 3° diz que esse "dia de trabalho só poderá ser prorrogado pela entidade estivadora, a pedido dos armadores, em caso de força maior e para não interromper a continuidade do serviço, a juizo da Delegacia do Trabalho Marítimo.

O Dispositivo que venho de transcrever é, exatamente, o da minuta de que foi relator, ele teve, porem, o seu significado completamente mudado, pela supressão do § 5°, do art. 26, da minuta supra referida e das tabelas de taxas e salários a ela anexadas.

Como a continuidade de trabalho nos portos é indispensavel, seria mister redigir-se, assim, o § 2°, do art. 27:

> § 2°. O dia de trabalho, diurno ou noturno terá 8 horas, etc. ... o mais como está no *Diário Oficial*.

Igualmente para harmonia dos textos, no art. 9°, alínea *b*) deve-se suprimir no final da alínea, as palavras "e si o serviço se executará com ou sem interrupção nas horas e dias do trabalho extraordinário".

2ª. *O decreto-lei suprimiu a entidade estivadora: empresas de estiva e introduziu a entidade trabalhadores de alvarengas.*

A modificação introduzida parece apresentar os seguintes inconvenientes:

> 1°) Estabelece dois sindicatos para os serviços de estiva: o dos estivadores propriamente ditos e o dos trabalhadores de alvarengas.
>
> Essa multiplicidade de sindicatos só pode trazer complicações para o serviço dos portos e encarecimento do custo do trabalho; melhor seria reunir os dois em um só sindicato de estivadores e, como consequência, suprimir o § 1°, do art. 3°, e transformar o § 2°, do mesmo artigo, em parágrafo único.

2°) A supressão da entidade empresas de estiva irá criar grandes dificuldades, de norte a sul do país, pois, são vultosos os capitais dos empreiteiros de estiva ora existentes.

A entidade empreiteira de estiva nasceu muito naturalmente da seguinte circunstância: os armadores que têm um ou dois e até menos navios por semana não podem organizar serviço de estiva próprio, pela consequente descontinuidade de trabalho.

Recorrem, por isso, a empreiteiros de estiva, que trabalham para vários armadores e conseguem, assim a necessária continuidade de trabalho para organização do serviço.

Para atender a estes dois pontos, será necessário suprimir a alínea *d*), do art. 3°, ou colocar uma nova alínea *d*):

d) empresas de estiva ou então tirar da alínea *c*), do art. 3° e do art. 9°, a palavra "diretamente" para que fique aos armadores o direito de fazer o serviço de estiva por si ou por intermédio de prepostos que serão as empresas de estiva.

Posteriormente à aprovação da minuta de projeto regulando o serviço de estiva pelo Conselho Federal do Comércio Exterior, o Conselho de Economia e Finança demonstrou que seria subverter a ordem jurídica da nossa legislação o atribuir-se aos sindicatos de estivadores, entidade de empregados, a qualidade "entidade estivadora" que é evidentemente patronal, nos próprios termos do decreto-lei ora expedido.

Para dirimir esta objeção, será necessária a audiência do Senhor Consultor Jurídico do Ministério.

3ª. *O decreto-lei manda, nos arts.* 12, § 3°, 16, 25 *e* 27, § 4°, *adotar-se a média da remuneração auferida pelos estivadores para remunerar as paralizações de serviço, tempo de viagem, etc. ...*

Nada teria a opor a este meio de remuneração, si ele fosse sempre praticavel.

Ha casos a que ele não atende, como por exemplo o seguinte:

> Engajam-se estivadores para um serviço que não se realiza por causa de chuva continuada; dispensa-se o pessoal, ao cabo de meio dia ou um dia espera, sem nada se fazer, como tirar a média com base num trabalho realizado?

Melhor será nos casos indicados nos arts. 12, § 3°, 16, 25 e 27, § 4°, pagar-se aos estivadores na base da tabela de salários aprovados pelo Governo. É mais simples e sempre praticavel.

Para tanto, urge retocar a redação daqueles dispositivos e suprimir o § 4°, do art. 12.

4ª. *O decreto-lei manda criar Caixas portuárias nos portos não organizados para executar os serviços de estiva.*

É uma inovação sobre a minuta apresentada pelo Conselho Federal de Comércio Exterior.

5ª. *O decreto-lei suprime as tabelas de taxas e salários anexadas à minuta de projeto.*

Para facilitar o trabalho das Delegacias de Trabalho Marítimo e ao mesmo tempo assegurar a necessária uniformidade específica das tabelas nos diversos portos do país, ou enviar a título de instrução aos representantes do Ministério da Viação, junto às mesmas Delegacias, modelos de tabelas que se ajustem aos precisos dispositivos do decreto-lei em causa.

Terminando, tenho a honra de congratular-me com V. Ex. pela expedição de tão oportuno, quanto necessário decreto, regulando o serviço de estiva nos portos nacionais. — Saude e Fraternidade. — Exmo. Sr. General *João de Mendonça Lima*, DD. Ministro da Viação e Obras Públicas. — *Frederico Cezar Burlamaqui*, Diretor".

Várias entidades dirigiram-se a S. Ex. o Sr. Presidente da República, a V. Ex. e a S. Ex. o Sr. Ministro do Trabalho, destacando-se entre elas a do Centro de Navegação Transatlântica, Federação Nacional dos Marítimos, Brazilian Coal C°. Ltd. e Wilson, Sons & C°. Ltd. respectivamente de 7, 24 e 25 de julho, Leopoldina Railway C°. Ltd. e Sociedade Anônima do Gás do Rio de Janeiro, de 8 e 18 de agosto, todas dirigidas a V. Ex., e a da Convenção dos Empreiteiros de Estiva dos Portos Nacionais a S. Ex. o Sr. Presidente da República em 15 de agosto, todas mostrando a necessidade de serem feitas várias modificações, as quais na sua maioria coincidem com o exposto em meu citado ofício acima transcrito.

V. Ex. considerando a necessidade de tudo ser considerado e atendido, no que fosse justo e em benefício do serviço, prontamente encaminhou ao ilustre titular da Pasta do Trabalho o meu ofício G.-177, como tambem os demais que informaram as solicitações das entidades acima citadas.

Essas modificações não foram julgadas aceitáveis pelo Ministério do Trabalho, que assim informou a S. Ex. o Sr. Presidente da República.

Em 4 de novembro de 1939, pela Portaria S. C. M.-166, resolveu, entretanto, V. Ex., por solicitação do Sr. Ministro do Trabalho, criar uma Comissão Interministerial para o fim de estudar as taxas a que

alude o art. 19 e as tabelas relativas a salários mencionadas no art. 20 do decreto n. 1.371, de 23 de junho de 1939, que definiu e regulamentou a execução e fiscalização dos serviços de estiva nos portos nacionais, bem como os casos omissos que porventura se apresentem na aplicação da mesma lei.

Ficou essa comissão constituida do signatário, como Diretor deste Departamento e do engenheiro classe *N*, Fernando Viriato de Miranda Carvalho, como representantes desse Ministério, do Sr. Antonio Ferraz, diretor secretário do Sindicato de Armadores Nacionais e Membro do Conselho Nacional do Trabalho, e do Sr. Publio José Correia, Membro do Sindicato União dos Operários Estivadores do Rio de Janeiro, como representantes das entidades de classe e do assistente técnico Enio Sermenha Lepage e inspetor regional engenheiro Antonio Fragelli, como representantes do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio

Instalados os trabalhos dessa Comissão, na sede deste Departamento, em 8 de novembro foi, por designação dos seus membros, indicado para Presidente o signatário e para relator e secretário o engenheiro Fernando Viriato de Miranda Carvalho.

Essa Comissão tratou desde logo de solicitar, por intermédio dos dois Ministérios e das Fiscalizações do Departamento de Portos, a execução do estudo das tabelas pelas Delegacias do Trabalho Marítimo, já por demais em atraso, e bem assim ao Sr. Ministro do Trabalho a modificação da taxa de seguro de estiva, que na maioria dos portos é de 12,6 % para um justo nivel.

Enquanto aguardava esses elementos essenciais, passou a examinar a necessidade da modificação do decreto-lei n. 1.371.

Constatei com prazer perfeita unidade de vistas de todos os membras da Comissão no que se referia às modificação por mim propostas no meu ofício G.-177 acima transcrito, as quais, por maioria de votos, foram aceitas e bem assim outras que um maior estudo do assunto aconselhou.

Os trabalhos, ao encerrar o presente relatório que abrange o período até 31 de dezembro de 1939, encontravam-se terminados com uma minuta de revisão do decreto n 1.371 e bem assim com as tabelas de que tratam os arts. 19 e 20 desse decreto, organizadas para todos os portos do Brasil, sem a modificação da taxa do seguro de estiva ainda não ordenada pelo Sr. Ministro do Trabalho, conforme sugeriu a Comissão pelo seu ofício de 24 de novembro de 1939.

Esse trabalho completo, graças aos esforços empregados pelos dignos membros da Comissão, principalmente do seu relator, engenheiro Fernando Viriato de Miranda Carvalho, vem de ser entregue a V. Ex. e a S. Ex. o Sr. Ministro do Trabalho, em 26 de janeiro p. findo.

Aceitando as sugestões da maioria da Comissão, o Exmo. Senhor Presidente da República baixou o decreto-lei n. 2.032, de 23 de fevereiro p. passado, que passou a substituir o decreto-lei n. 1.371.

Com a breve aprovação das tabelas de salários e de taxas para o serviço de estiva, entrará em pleno vigor o decreto-lei n. 2.032.

MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS EM CABOTAGEM

Pelo quadro que se segue encontrará V. Ex. a quantidade de carga movimentada em 1939 para cada um dos armadores filiados à Conferência de Navegação de Cabotagem, fiscalizados ou não por este Departamento, e que representam praticamente toda a cabotagem, e bem assim de cada porto em que escalam os seus navios.

São em número de 33 esses armadores que com os seus navios frequentaram 32 dos nossos grandes e pequenos portos.

O total de carga movimentada foi de 2.618.877 toneladas, em exportação por cabotagem, cabendo o primeiro lugar a Porto Alegre com 404.014 toneladas, seguindo-se Rio de Janeiro com 378.456, Santos com 213.945, Rio Grande com 155.644 e por fim Imbituba e Pelotas com 106.707 toneladas.

Examinado por Estado e pelos seus vários portos somados, encontram-se para os de maior movimento 663.367 para o Rio Grande, 378.456 para o Distrito Federal e 399.850 toneladas para Santa Catarina.

Relativámente às companhias, vê-se que as cinco principais, Loide Brasileiro, Costeira, Comércio e Navegação, Loide Nacional e Carbonífera transportaram 88,08 % da carga movimentada, restando para os outros 28 armadores apenas 11,92 %.

Dessas cinco companhias teve a primazia a Comércio e Navegação, com 600.277 toneladas ou 22,92 %, seguindo-se-lhe o Loide Brasileiro com 509.205 toneladas, ou 19,44 %, apesar da grande frota de que dispõe; o Loide Nacional com 437.986 toneladas ou 16,72 %, a Costeira com 432.896 toneladas ou 16,52 % e a Carbonífera com 326.961 toneladas ou 12,48 %.

Ha ainda a observar que as cinco companhias na ordem em que foram citadas «fereceram os seus navios em número de vezes nos vários portos respectivamente de 3.111, 2.737, 1.831, 1.784 e 828, obtendo o primeiro lugar quanto ao volume de carga a terceira citada, seguindo-se-lhe a primeira, a quarta, a segunda e a quinta.

Quanto à tonelagem média por frequência feita nos vários portos, realizada a comparação com o serviço de todos os 33 armadores que executaram a cabotagem, vê-se que o Loide Brasileiro ocupa o 12° lugar, a Costeira, o 13°, a Comércio e Navegação o 4°, o Loide Nacional o 9° e finalmente a Carbonífera o 2° lugar.

MERCADORIAS EXPORTADAS PELOS PORTOS BRASILEIROS, EM CABOTAGEM, PELOS DIVERSOS ARMADORES FILIADOS À CONFERÊNCIA DE NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

Resumo geral da estatística do ano de 1939

ARMADORES	PORTO ALEGRE	PELOTAS
Loide Brasileiro	81.980.835	23.097.578
Cia. N. N. Costeira	51.546.004	24.990.650
Cia. Comércio e Navegação	158.487.264	12.986.601
Loide Nacional S/A	67.936.691	14.995.079
Cia. Carbonif. Rio Grandense	41.723.191	22 650.326
Navegação Baiana	—	—
Nav. Paraná-Sta. Catarina S/A	2.340.877	1.638.372
Soc. de Nav. Lagunense Ltda	—	—
Empresa N. N. Hoepcke	—	—
Francisco Martins da Fonseca	—	—
Urbano Gern	—	—
Herm. Stoltz & Cº	—	—
Cia. Salinas Perynas	—	—
Beranger & Cia	—	—
Vandenbrande & Cia	—	—
Madeireira Riosul S/A	—	—
Pedro Lourenço de Amorim	—	—
Casa Dom. Joaquim da Silva S/A	—	—
Rodolpho Souza & Cia	—	—
Navegação Brasileira, Ltda	—	—
Navegação Cabofriense, Ltda	—	—
Soc. Paulista Nav. Matarazzo	—	—
Mauricio Caillet	—	—
Alipio C. dos Santos	—	—
Laercio de Oliveira e J. Vicente	—	—
Cia. Santense de Navegação	—	—
Empresa Nav. Nac. Su Ltda	—	—
Empresa Internacional Transp. Ltda	—	3.348.834
José Fernandes	—	—
Alfredo S. Moura e C. V. Peres	—	—
Manoel Lancha Filho	—	—
Emp. Nav. Santo Antonio Ltda	—	—
Diaz, Irmão & Cia.	—	—
Totais	404.014.962	103.707.404

(Continuação)

ARMADORES	RIO GRANDE	LAGUNA	IMBITUBA
Loide Brasileiro	44.233.280	6.903.667	3.300.000
Cia. N. N. Costeira	34.573.493	—	24.497.557
Cia. Comércio e Navegação	28.846.075	—	—
Loide Nacional S/A	23.593.908	—	78.985.767
Cia. Carbonif. Rio Grandense	23.033.641	—	—
Navegação Baiana	—	—	—
Nav. Paraná-Sta. Catarina S/A.	173.045	—	—
Soc. de Nav. Lagunense Ltda.	—	5.518.589	—
Empresa N. N. Hoepeke	—	1.455.886	—
Francisco Martins da Fonseca	—	3.082.082	—
Urbano Gern	—	—	—
Herm. Stoltz & Cº	—	—	—
Cia. Salinas Perynas	—	—	—
Berangr & Cia	—	—	—
Vandenbrande & Cia	—	—	—
Madeireira Riosul S/A	—	—	—
Pedro Lourenço d Amorim	—	—	—
Casa Dom. Joaquim da Silva S/A	—	—	—
Rodolpho Souza & Cia	—	—	—
Navegação Brasileira Ltda	—	—	—
Navegação Cabofriense Ltda	—	—	—
Soc. Paulista Nav. Matarazzo	—	—	—
Maurício Caillet	—	—	—
Alipio C. dos Santos	—	—	—
Lacercio de Oliveira e J. Vicznte.	—	—	—
Cia. Santense de Navegação	—	—	—
Empresa Nav. Nac. Sul Ltda.	—	4.316.862	—
Empresa Internacional Transp. Ltda	1.191.423	—	—
José Fernandes	—	—	—
Alfredo S. Moura e C. V. Peres.	—	—	—
Manoel Lancha Filho	—	—	—
Emp. Nav. Santo Antonio Ltda.	—	930.577	—
Diaz, Irmão & Cia	—	—	—
Totais	155.644.865	22.207.663	103.783.324

(Continuação)

ARMADORES	FLORIANÓPOLIS	ITAJAÍ	SÃO FRANCISCO
Loide Brasileiro	3.528.317	5.428.531	5.673.186
Cia. N. N. Costeira	3.188.547	1.011.815	1.796.203
Cia. Comércio e Navegação	—	11.814.452	7.679.604
Loide Nacional S/A	—	58.966	32.800
Cia. Carbonif. Rio Grandense	—	—	8.740
Navegação Baiana	—	—	—
Nav. Paraná-Sta. Catarina S/A	—	2.156.929	27.928.173
Soc. de Nav. Lagunense Ltda	—	—	—
Emprensa N. N. Hoepcke	4.488.785	13.851.577	6.292.377
Francisco Martins da Fonseca	—	—	2.076.895
Urbano Gern	475.928	—	2.003.274
Herm. Stoltz & Co	71.801	7.907.215	2.382.356
Cia. Salinas Perynas	—	—	1.443.009
Beranger & Cia	—	40.607	3.706.139
Vandenbrande & Cia	—	901.939	6.139.499
Madeireira Riosul S/A	—	3.757.693	—
Pedro Lourenço de Amorim	—	266.775	2.181.675
Casa Dom. Joaquim da Silva S/A	—	105.280	947.497
Rodolfo Souza & Cia	—	477.066	2.645.381
Navegação Brasileira Ltda	—	—	9.008.877
Navegação Cabofriense Ltda	—	—	3.263.136
Soc. Paulista Nav. Matarazzo	—	—	860.636
Mauricio Caillet	—	—	—
Alipio C. dos Santos	—	106.550	814.055
Laercio de Oliveira e J. Vicente	—	—	1.016.635
Cia. Santense de Navegação	—	—	—
Empresa Nav. Nac. Sul Ltda	—	465.464	753.386
Empresa Internacional Transp. Lda	—	1.188.419	1.506.852
José Fernandes	—	—	2.701.032
Alfredo S. Moura e C. V. Peres	—	—	599.271
Manoel Lancha Filho	—	—	416.614
Emp. Nav. Santo Antonio Ltda	—	—	—
Diaz, Irmão & Cia	—	—	—
Totais	11.753.378	49.539.278	93.877.302

(Continuação)

ARMADORES	ANTONINA	PARANAGUÁ	CANANÉIA
Loide Brasileiro	1.647.655	4.211.750	—
Cia. N. N. Costeira	8.474.852	16.842.834	—
Cia. Comércio e Navegação	16.968.498	3.443.588	—
Loide Nacional S/A	2.840.583	1.929.965	—
Cia. Carbonif. Rio Grandense	—	61.600	—
Navegação Baíana	—	—	—
Nav. Paraná-Sta. Catarina S/A.	2.394.615	1.947.775	—
Soc. de Nav. Lagunense Ltda.	—	—	—
Empresa N. N. Hoepcke	—	—	—
Francisco Martins da Fonseca.	—	—	—
Urbano Gern	—	—	—
Herm. Stoltz & Co	—	—	—
Cia. Salinas Perynas	1.228.182	91.129	—
Beranger & Cia	—	—	—
Vandenbrande & Cia	102.133	60.920	—
Madeireira Riosul S/A	—	—	—
Pedro Lourenço de Amorim	—	—	—
Casa Dom. Joaquim da Silva S/A	—	—	—
Rodolpho Souza & Cia	9.142.261	746.028	—
Navegação Brasileira, Ltda	408.703	—	—
Navegação Cabofriense, Ltda	118.061	55.200	—
Soc. Paulista Nav. Matarazzo	—	—	—
Mauricio Caillet	368.866	3,215.333	—
Alipio C. dos Santos	587.050	—	—
Laercio de Oliveira e J. Vicente.	368.572	41.075	—
Cia. Santense de Navegação	—	—	207.746
Empresa Nav. Nac. Sul Ltda	—	—	—
Empresa Internacional Transp. Ltda	782.515	891.556	—
José Fernandes	—	—	—
Alfredo S. Moura e C. V. Peres.	—	—	—
Manoel Lancha Filho	—	—	—
Emp. Nav. Santo Antonio Ltda.	—	—	—
Diaz, Irmão & Cia	259.141	—	—
Totais	45.691.687	33.538.753	207.746

(Continuação)

ARMADORES	SANTOS	RIO DE JANEIRO
Loide Brasileiro	17.578.691	47.349.140
Cia. N. N. Costeira	44.664.233	62.695.375
Cia. Comércio e Navegação	44.409.283	77.354.608
Loide Nacional S/A	32.444.345	82.530.581
Cia. Carboníf. Rio Grandense	51.982.019	52.886.890
Navegação Baiana	8.485	75.000
Nav. Paraná-Sta. Catarina S/A	3.268.054	1.673.103
Soc. de Nav. Lagunense Ltda	—	1.347.828
Empresa N. N. Hoepcke	3.857.414	21.959.369
Francisco Martins da Fonseca	599.532	2.581.935
Urbano Gern	—	—
Herm. Stoltz & Co	502.781	7.529.995
Cia. Salinas Perynas	112.768	—
Beranger & Cia	—	—
Vandenbrande & Cia	4.832.633	—
Madeireira Riosul S/A	751.914	2.172.808
Pedro Lourenço de Amorim	—	366.688
Casa Dom. Joaquim da Silva S/A	—	—
Rodolpho Souza & Cia	580.630	10.321.551
Navegação Brasileira, Ltda	44.029	124.200
Navegação Cabofriense, Ltda	227.925	—
Soc. Paulista Nav. Matarazzo	314.890	2.540.000
Mauricio Caillet	—	2.935.210
Alipio C. dos Santos	169.880	337.975
Laercio de Oliveira e J. Vicente	1.588 342	—
Cia. Santense de Navegação	24.088	1.465.886
Empresa Nav. Nac. Sul Ltda	112.582	—
Empresa Internacional Transp. Ltda	5.245.562	—
José Fernandes	—	—
Alfredo S. Moura e C. V. Peres	—	—
Manoel Lancha Filho	516.000	—
Emp. Nav. Santo Antonio Ltda	109.591	208.016
Diaz, Irmão & Cia	—	—
Totais	213.945.674	378.456.158

(Continuação)

ARMADORES	VITÓRIA	CARAVELAS	PONTA D'AREIA
Loide Brasileiro	8.799.895	4.772.711	—
Cia. N. N. Costeira	4.260.906	—	—
Cia. Comércio e Navegação	4.470.317	—	—
Loide Nacional S/A	3.224.628	—	—
Cia. Carboníf. Rio Grandense	—	—	—
Navegação Baiana	—	355.771	—
Nav. Paraná-Sta. Catarina S/A.	—	—	—
Soc. Paulista Nav. Matarazzo	—	—	—
Alfredo S. Moura e C. V. Peres.	—	—	—
Soc. de Nav. Lagunense Ltda.	—	—	—
Empresa N. N. Hoepcke	—	—	—
Francisco Martins da Fonseca.	—	—	—
Empresa Nav. Nac. Sul Ltda.	—	—	—
Urbano Gern	—	—	—
Herm. Stoltz & Co	—	—	—
Cia. Salinas Perynas	—	—	—
Beranger & Cia	—	—	—
Vandenbrande & Cia	—	—	—
Madeireira Riosul S/A	—	—	—
Pedro Lourenço de Amorim	—	—	—
Casa Dom. Joaquim da Silva S/A	—	—	—
Rodolpho Souza & Cia	—	—	—
Navegação Brasileira Ltda.	—	—	1.022.861
Navegação Cabofriense Ltda.	—	—	—
José Fernandes	—	—	—
Mauricio Caillet	—	—	—
Alipio C. dos Santos	—	—	—
Laercio de Oliveira e J. Vicente.	—	—	—
Cia. Santense de Navegação	—	—	—
Empresa Internacional Transp.	21.677	—	—
Manoel Lancha Filho	—	—	—
Emp. Nav. Santo Antonio Ltda.	—	—	—
Diaz, Irmão & Cia	—	—	—
Totais	20.777.423	5.128.482	—
			1.022.861

(Continuação)

ARMADORES	ILHÉUS	BAÍA	ARACAJÚ
Loide Brasileiro	7.102.705	8.758.053	13.754.362
Cia. N. N. Costeira	3.542.784	14.111.799	4.436.481
Cia. Comercio e Navegação	560.101	7.815.939	9.115.054
Loide Nacional S/A	3.000	8.214.236	1.621.124
Cia. Carbonif. Rio Grandense	—	3.055.755	—
Navegação Baiana	15.427.262	1.290.842	—
Nav. Paraná-Sta. Catarina S/A.	—	9.800	—
Soc. Paulista Nav. Matarazzo	—	—	—
Alfredo S. Moura e C. V Peres.	—	—	—
Soc. de Nav. Lagunense Ltda.	—	—	—
Empresa N. N. Hoepcke	—	—	—
Francisco Martins da Fonseca.	—	—	—
Empresa Nav. Nac. Sul Ltda.	—	—	—
Urbano Gern	—	—	—
Herm. Stoltz & Co	—	—	—
Cia. Salinas Perynas	—	—	—
Beranger & Cia	—	—	—
Vandenbrande & Cia	—	—	—
Madeireira Riosul S/A	—	—	—
Pedro Lourenço de Amorim	—	—	—
Casa Dom. Joaquim da Silva S/A	—	—	—
Rodolpho Souza & Cia	—	—	—
Navegação Brasileira Ltda	—	671.560	—
Navegação Cabofriense Ltda	—	—	—
José Fernandes	—	—	—
Mauricio Caillet	—	—	—
Alipio C. dos Santos	—	—	—
Laercio de Oliveira e J. Vicente.	—	—	—
Cia. Santense de Navegação	—	346.286	—
Empresa Internacional Transp.	—	266.759	485.847
Manoel Lancha Filho	—	—	—
Emp. Nav. Santo Antonio Ltda.	—	—	—
Diaz, Irmão & Cia	—	—	—
Totais	26.635.852	44.541.029	29.412.868

(Continuação)

ARMADORES	PENEDO	MACEIÓ
Loide Brasileiro	1.998.639	46.320.153
Cia. N. N. Costeira	3.095.953	26.475.919
Cia. Comércio e Navegação	1.920.849	5.855.343
Loide Nacional S/A	—	15.750.816
Cia. Carbonif. Rio Grandense	—	26.245.641
Navegação Baiana	—	—
Nav. Paraná-Sta. Catarina S/A	—	—
Soc. Paulista Nav. Matarazzo	—	—
Alfredo S. Moura e C. V. Peres	—	—
Soc. de Nav. Lagunense Ltda	—	—
Emprensa N. N. Hoepcke	—	—
Francisco Martins da Fonseca	—	—
Empresa Nav. Nac. Sul Ltda	—	—
Urbano Gern	—	—
Herm. Stoltz & Co	—	—
Cia. Salinas Perynas	—	—
Beranger & Cia	—	—
Vandenbrande & Cia	—	—
Madeircira Riosul S/A	—	—
Pedro Lourenço de Amorim	—	—
Casa Dom. Joaquim da Silva S/A	—	—
Rodolfo Souza & Cia	—	—
Navegação Brasileira Ltda	—	—
Navegação Cabofriense Ltda	—	—
José Fernandes	—	—
Mauricio Caillet	—	—
Alipio C. dos Santos	—	—
Laercio de Oliveira e J. Vicente	—	—
Cia. Santense de Navegação	—	—
Emprera Internacional Transp	—	—
Manoel Lancha Filho	—	—
Emp. Nav. Santo Antonio Ltda	—	—
Diaz, Irmão & Cia	—	—
Totais	7.015.441	120.647.872

(Continuação)

ARMADORES	RECIFE	CABEDELO
Loide Brasileiro	85.412.777	17.172.839
Cia. N. N. Costeira	60.577.324	1.730.749
Cia. Comércio e Navegação	23.622.383	564.049
Loide Nacional S/A	50.240.761	10.733.214
Cia. Carbonif. Rio Grandense	—	14.540.002
Navegação Baiana	70.842.605	—
Nav. Paraná-Sta. Catarina S/A	—	—
Soc. P. de Nav. Matarazzo	3.414.050	—
Alfredo S. Moura e C. V. Peres	19.107.805	—
Soc. de Nav. Lagunense Ltda	—	—
Empresa N. N. Hoepcke	—	—
Francisco Martins da Fonseca	—	—
Emp. de Nav. Nacional Sul Lda	—	—
Urbano Gern	—	—
Herm. Stoltz & Co	—	—
Cia. Salinas Perynas	—	—
Beranger & Cia	—	—
Vandenbrande & Cia	—	—
Madeireira Riosul S. A	—	—
Pedro Lourenço de Amorim	—	—
Casa Dom. Joaq. da Silva S/A	—	—
Rodolpho Sousa & Cia	—	—
Navegação Brasileira Ltda	—	—
Navegação Cabofriense Ltda	—	—
José Fernandes	—	—
Mauricio Caillet	—	—
Alipio C. dos Santos	—	—
Laercio de Oliveira e J. Vicente	—	—
Cia. Santense de Navegação	—	—
Emp. Internacional de Transp	1.570.797	—
Manoel Lancha Filho	—	—
Emp. de Nav. Santo Antonio Ltda	—	—
Diaz, Irmão & Cia	—	—
Totais	314.788.502	44.740.853

(Continuação)

ARMADOES	NATAL	MACAU
Loide Brasileiro	4.771.380	13.157.830
Cia. N. N. Costeira	219.098	11.986.032
Cia. Comércio e Navegação	2.518.288	93.330.107
Loide Nacional S/A	1.741.929	14.979.780
Cia. Carbonif. Rio Grandense	137.560	—
Navegação Baiana	—	—
Nav. Paraná-Sta. Catarina S/A	—	—
Soc. P. de Nav. Matarazzo	—	—
Alfredo S. Moura e C. V. Peres	—	—
Soc. de Nav. Lagunense Ltda	—	—
Empresa N. N. Hoepcke	—	—
Francisco Martins da Fonseca	—	—
Emp. de Nav. Nacional Sul Lda	—	—
Urbano Gern	—	—
Herm. Stoltz & Co	—	—
Cia. Salinas Perynas	—	—
Beranger & Cia	—	—
Vandenbrande & Cia	—	—
Madeireira Riosul S. A	—	—
Pedro Lourenço de Amorim	—	—
Casa Dom. Joaq. da Silva S/A	—	—
Rodolpho Sousa & Cia	—	—
Navegação Brasileira Ltda	—	—
Navegação Cabofriense Ltda	—	—
José Fernandes	—	—
Mauricio Caillet	—	—
Alipio C. dos Santos	—	—
Laercio de Oliveira e J. Vicente	—	—
Cia. Santense de Navegação	—	—
Emp. Internacional de Transp	—	—
Manoel Lancha Filho	—	—
Emp. de Nav. Santo Antonio Ltda	—	—
Diaz, Irmão & Cia	—	—
Totais	9.388.255	133.453.749

(Continuação)

ARMADORES	AREIA BRANCA	ARACATÍ
Loide Brasileiro	16.804.024	8.305.012
Cia N. N. Costeira	3.806.978	—
Cia. Comércio e Navegação	67.653.816	16.763
Loide Nacional S/A	406.143	609.405
Cia. Carbonífera Rio Grandense	16.027.539	—
Navegação Baiana	—	—
Nav. Paraná-Sta. Catarina S/A	—	—
Soc. Paulista Nav. Matarazzo	18.700.339	—
M. L. de Albuquerque	—	—
Alfredo S. Moura e C. V. Peres	—	—
Soc. de Nav. Lagunense Ltda	—	—
Empresa N. N. Hoepcke	—	—
Francisco Martins da Fonseca	—	—
Empresa Nav. Nac. Sul Ltda	—	—
Urbano Gern	—	—
Herm. Stoltz & Co	—	—
Cia. Salinas Perynas	—	—
Beranger & Cia	—	—
Vandenbrande & Cia	—	—
Madeireira Riosul S/A	—	—
Pedro Lourenso de Amorim	—	—
Casa Dom. Joaquim da Silva S/A	—	—
Rodolpho Sousa & Cia	—	—
Navegação Brasileira Ltda	—	—
Navegação Cabofriense Ltda	—	—
José Fernandes	—	—
Mauricio Caillet	—	—
Alipio C. dos Santos	—	—
Laercio de Oliveira e J. Vicente	—	—
Cia. Santense de Navegação	—	—
Emp. Internacional Transp	—	—
Manoel Lancha Filho	—	—
Emp. Nav. Santo Antonio Ltda	—	—
Diaz, Irmão & Cia	—	—
Totais	123.398.839	8.931.180

(Continuação)

ARMADORES	FORTALEZA	CAMOCIM	PARNAIBA (TUTOIA)
Loide Brasileiro	2.053.855	4.606.472	214.267
Cia. N. N. Costeira	2.092.166	—	—
Cia. Comércio e Navegação	4.797.257	24.656	—
Loide Nacional S/A	1.939.976	2.895.039	145.751
Cia. Carboníf. Rio Grandense	3.446.842	—	319.501
Navegação Baiana	—	—	—
Nav. Paraná-Sta. Catarina S/A	—	—	—
Soc. Paulista Nav. Matarazzo	—	—	—
M. L. Albuquerque	13.018	4.025.250	—
Alfredo S. Moura e C. V. Peres	—	—	—
Soc. de Nav. Lagunense Ltda	—	—	—
Empresa N. N. Hoepcke	—	—	—
Francisco Martins da Fonseca	—	—	—
Empresa Nav. Nac. Sul Ltda	—	—	—
Urbano Gern	—	—	—
Herm. Stoltz & Co	—	—	—
Cia. Salinas Perynas	—	—	—
Beranger & Cia	—	—	—
Vandenbrande & Cia	—	—	—
Madeireira Riosul S/A	—	—	—
Pedro Lourenço de Amorim	—	—	—
Casa Dom. Joaquim da Silva S/A	—	—	—
Rodolfo Souza & Cia	—	—	—
Navegação Brasileira Ltda	—	—	—
Navegação Cabofriense Ltda	—	—	—
José Fernandes	—	—	—
Mauricio Caillet	—	—	—
Alipio C. dos Santos	—	—	—
Laercio de Oliveira e J. Vicente	—	—	—
Cia. Santense de Navegação	—	—	—
Empresa Internacional Transp.	—	—	—
Manoel Lancha Filho	—	—	—
Emp. Nav. Santo Antonio Ltda.	—	—	—
Diaz, Irmão & Cia	—	—	—
Totais	14.343.114	11.551.417	679.519

(Continuação)

ARMADORES	SÃO LUIZ	BELEM	SOMA TOTAL
Loide Brasileiro	6.149.534	14.118.485	509.205.626
Cia. N. N. Costeira	5.325.569	16.953.426	432.896.747
Cia. Comércio e Navegação	4.839.328	11.183.310	600.277.633
Loide Nacional S/A	458.404	19.674.067	437.986.958
Cia. Carboníf. Rio Grandense	—	—	326.961.852
Navegação Baiana	—	—	17.157.360
Nav. Paraná-Sta. Catarina S/A.	—	—	46.944.793
Soc. Paulista Nav. Matarazzo	—	—	41.523.670
M. L. de Albuquerque	—	4.349.609	8.387.877
Alfredo S. Moura e C. V. Peres.	—	—	599.271
Soc. de Nav. Lagunense Ltda.	—	—	6.866.417
Empresa N. N. Hoepcke	—	—	51.905.408
Francisco Martins da Fonseca	—	—	8.340.444
Empresa Nav. Nac. Sul Ltda	—	—	5.648.294
Urbano Gern	—	—	2.479.202
Herm. Stoltz & Cº	—	—	18.394.148
Cia. Salinas Perynas	—	—	2.875.088
Beranger & Cia	—	—	3.746.746
Vandenbrande & Cia	—	—	12.037.124
Madeireira Riosul S/A	—	—	6.682.415
Pedro Lourenço de Amorim	—	—	2.815.138
Casa Dom. Joaquim da Silva S/A	—	—	1.052.777
Rodolpho Souza & Cia	—	—	23.912.917
Navegação Brasileira Ltda	—	—	11.280.230
Navegação Cabofriense Ltda	—	—	3.664.322
José Fernandes	—	—	2.701.032
Mauricio Caillet	—	—	6.519.409
Alipio C. dos Santos	—	—	2.015.510
Laercio de Oliveira e J. Vicente.	—	—	3.014.624
Cia. Santense de Navegação	—	—	2.044.006
Empreza Internacional Transp.	—	—	16.500.241
Manoel Lancha Filho	—	—	932.614
Emp. Nav. Santo Antonio Ltda.	—	—	1.248.184
Diaz, Irmão & Cia	—	—	259.141
Totais	16.772.835	66.278.897	2.618.877.218

(Continuação)

ARMADORES	PERCENTAGENS	NÚMERO DE NAVIOS	TONELADA MÉDIA TRANSPORTADA
Loide Brasileiro	19,44	3.111	163
Cia. N. N. Costeira	16,52	2.737	158
Cia. Comércio e Navegação	22,92	1.831	327
Loide Nacional S/A	16,72	1.784	245
Cia. Carboníf. Rio Grandense	12,48	828	394
Navegação Baiana	0,65	176	97
Nav. Paraná-Sta. Catarina S/A.	1,79	156	300
Soc. Paulista Nav. Matarazzo.	1,58	32	1.297
M. L. Albuquerque	0,32	26	322
Alfredo S. Moura e C. V. Peres.	0,02	5	119
Soc. de Nav. Lagunense Ltda.	0,26	47	146
Empresa N. N. Hoepcke	1,98	433	119
Francisco Martins da Fonseca	0,31	78	106
Empresa Nav. Nac. Sul Ltda.	0,21	21	268
Urbano Gern	0,09	47	52
Herm. Stoltz & Cº	0,70	83	221
Cia. Salinas Perynas	0,10	28	102
Beranger & Cia	0,14	38	98
Vandenbrande & Cia	0,45	219	54
Madeireira Riosul S/A	0,25	70	95
Pedro Lourenço de Amorim	0,10	29	97
Casa Dom. Joaquim da Silva S/A	0,04	7	150
Rodolpho Souza & Cia	0,91	157	152
Navegação Brasileira Ltda	0,43	34	331
Navegação Cabofriense Ltda	0,13	31	116
José Fernandes	0,10	18	150
Mauricio Caillet	0,24	35	186
Alipio C. dos Santos	0,07	31	65
Laercio de Oliveira e J. Vicente.	0,11	74	40
Cia. Santense de Navegação	0,07	22	92
Empresa Internacional Transp.	0,63	175	94
Manoel Lancha Filho	0,03	8	116
Emp. Nav. Santo Antonio Ltda.	0,04	19	65
Diaz, Irmão & Cia	0,01	1	259
Totais	—	12.391	211

(Conclusão)

ARMADORES	POSIÇÃO PELA		
	CARGA TRANSPORTADA	NÚMERO DE NAVIOS	TONELADA MÉDIA TRANSPORTADA
Loide Brasileiro	2	1	12
Cia. N. N. Costeira	4	2	13
Cia. Comércio e Navegação	1	3	4
Loide Nacional S/A	3	4	9
Cia. Carboníf. Rio Grandense	5	5	2
Navegação Baíana	11	8	22
Nav. Paraná-Sta. Catarina S/A.	7	11	6
Soc. Paulista Nav. Matarazzo	8	20	1
M. L. Albuquerque	15	24	5
Alfredo S. Moura e C. V. Peres.	33	31	17
Soc. de Nav. Lagunense Ltda.	17	16	16
Empresa N. N. Hoepcke	6	6	17
Francisco Martins da Fonseca.	16	13	19
Empresa Nav. Nac. Sul Ltda.	20	26	7
Urbano Gern	27	16	28
Herm. Stoltz & Co	10	12	10
Cia. Salinas Perynas	24	23	20
Beranger & Cia	21	17	21
Vandenbrande & Cia	13	7	27
Madeireira Riosul S/A	18	15	23
Pedro Lourenço de Amorim	25	22	22
Casa Dom. Joaquim da Silva S/A	31	30	15
Rodolpho Souza & Cia	9	10	14
Navegação Brasileira Ltda	14	19	3
Navegação Cabofriense Ltda	22	21	18
José Fernandes	26	28	15
Mauricio Caillet	19	18	11
Alipio C. dos Santos	29	21	26
Laercio de Oliveira e J. Vicente.	23	14	29
Cia. Santense de Navegação	28	25	25
Empresa Internacional Transp.	12	9	24
Manoel Lancha Filho	32	29	18
Emp. Nav. Santo Antonio Ltda.	30	27	26
Diaz, Irmão & Cia	34	32	8
Totais	—	—	—

ESTATÍSTICA DA MARINHA MERCANTE, NA CABOTAGEM

Apesar de não ser atribuição deste Departamento levantar a estatística da marinha mercante nacional, o que cabe ao Departamento da Marinha Mercante, do Ministério da Marinha, encontrará V. Ex. no quadro que se segue a da maioria das unidades que se encontram a serviço da cabotagem, pertencentes aos 33 armadores filiados à Conferência da Navegação de Cabotagem.

Quanto ao da navegação fluvial, alem dos elementos que V. Ex. encontrará adiante na parte referente apenas às companhias fiscalizadas, este Departamento está procurando organizá-la com os dados que está colhendo nos Estados, nem sempre fáceis de obter quando para tanto não se tem a autoridade necessária com o amparo da lei.

A essa estatística procurarei juntar a das embarcações auxiliares existentes em grande número nos vários portos do país.

Trata-se de um serviço essencial e cujas vantagens não é preciso encarecer.

Pelo quadro a seguir verificará V. Ex. que, dos armadores dele constantes, existem em serviço 199 unidades, com 454.534 toneladas brutas e 539.630 toneladas de carga e as demais características ali registradas.

ESTATÍSTICA DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA EMPREGADA NA CABOTAGEM COM AS CARACTERÍSTICAS DAS SUAS UNIDADES ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1939

LOIDE BRASILEIRO, PATRIMÔNIO NACIONAL

Principais características dos navios

Número	Nome	Porto de registro	Ano de construção	Dimensões: Comprimento	Dimensões: Boca	Dimensões: Pontal	Calado	Velocidade horária (milhas)	Tonelagem: Bruta	Tonelagem: Líquida	Tonelagem: De carga	Passageiros (classe): 1ª	Passageiros (classe): 2ª	Passageiros (classe): 3ª	Tripulação	Máquinas: Número	Máquinas: Tipo	Máquinas: Força em HP nominais	Caldeiras: Número	Caldeiras: Tipo
1	Affonso Penna.....	Rio de Janeiro.	1910	108,44	13,74	7,92	22'66"	11'	3.540	2.179	3.130	65	14	74	88	2	Triplice exp.....	—	3	Cilíndricas.
2	Alegrete.....	Rio de Janeiro.	1906	123,13	15,29	9,05	25'11"	9,	5.970	3.812	7.415	—	—	—	60	1	Quadupla exp.....	360	3	Cilíndricas.
3	Almte. Alexandrino.	Rio de Janeiro.	1900	14,09	14,10	9,75	26'6"¾	11'5	5.786	3.690	6.172	99	—	202	90	1	Quadupla exp....	413	3	Cilíndricas.
4	Almte. Jaceguay....	Rio de Janeiro.	1912	119,70	15,95	8,20	25'	12'0	6.079	3.546	3.939	137	—	88	137	1	Quadupla exp'...	484	5	Cilíndricas.
5	Anibal Benevolo....	Rio de Janeiro.	1905	85,30	11,50	6,62	14'01"	9'5	1.858	984	1.489	96	—	58	64	2	Triplice exp.....	166	2	Cilíndricas.
6	Aracajú.....	Rio de Janeiro.	1914	114,75	15,50	9,85	24' 5"¾	10'0	3.569	2.182	6.226	—	—	—	57	1	Quadupla exp....	318	3	Cilíndricas.
7	Argentina.....	Rio de Janeiro.	1927	74,50	11,50	3,10	9'	11'	934	564	1.136	24	—	—	28	—	2 Motores.....			
8	Asp. Nascimento...	Rio de Janeiro.	1905	64,19	9,14	6,03	12'	9'	916	439	443	68	—	33	43	2	Triplice exp.....	—	2	Cilíndricas.
9	Atalaia.....	Rio de Janeiro.	1910	132,88	16,54	9,55	25'01"½	10'	5.555	3.490	7.599	—	—	—	67	1	Quadupla exp....	388	3	Cilíndricas.
10	Aiuruca.....	Rio de Janeiro.	1912	119,56	17,80	9,75	25'10"	10'	6.872	4.245	10.712	—	—	—	63	1	Quadupla exp....	750	4	Cilíndricas.
11	Baependí.....	Rio de Janeiro.	1899	118,32	14,10	9,16	24'03"½	11'	4.801	3.066	4.910	62	—	260	70	1	Alternativa.....	315	2	Cilíndricas.
12	Bandeirante.....	Rio de Janeiro.	1937	98,30	14,44	7,32	6'24	10'	2.930	1.698	4.626	—	—	—	40	2	Motores — Diesel.	571		
13	Bagé.....	Rio de Janeiro.	1912	138,90	17,00	11,54	27'04"¼	11'5	8.235	4.969	4.831	336	74	309	25	2	Tríplice exp.....	600	4	Cilíndricas.
14	Barbacena.....	Rio de Janeiro.	1909	124,16	15,85	8,30	26'	11'	4.772	2.984	6.375	—	—	—	158	1	Alternativa.....	—	3	Cilíndricas.
15	Bocaina.....	Rio de Janeiro.	1909	87,22	13,63	5,50	14'	8'5	1.695	1.404	2.175	—	—	—	39	2	Alternativa.....	126	2	Cilíndricas.
16	Cabedelo.....	Rio de Janeiro.	1912	111,10	15,54	6,69	25' 4"¾	9'	3.557	2.180	6.730	—	—	—	57	1	Quadupla exp....	318	3	Cilíndricas.
17	Cahí.....	Rio de Janeiro.	1887	40,70	8,61	2,60	4' 3"	8'	227	154	368	—	—	—	15					
18	Camamú.....	Rio de Janeiro.	1912	121,854	16,063	7,432	—	12'	4.570	2.845	8.732	—	—	—	46	1	Quadupla exp....	345	4	Yarrow.
19	Campos.....	Rio de Janeiro.	1891	114,63	14,05	8,29	25'00"	9'	4.663	3.018	6.066	—	—	—	59	1	Quadupla exp....	302	3	Cilíndricas.
20	Campos Sales.....	Rio de Janeiro.	1891	114,49	14,12	8,35	24'10"	10'	4.739	3.041	5.048	121	—	398	73	1	Quadupla exp....	314	2	Cilíndricas.
21	Carioca.....	Rio de Janeiro.	1937	98,30	14,44	6,52	6'10	12'5	2.926	1.694	4.160	—	—	—	40	2	Motores Ciesel....	571		

22	Caxambú.....	Rio de Janeiro.	1909	121,71	16,51	7,62	22'05"	10,	4.748	2.999	7.729	—	—	—	51	1	Quadupla exp....	427	2	Cilíndricas.
23	Comte. Alcídio.....	Rio de Janeiro.	1904	81,99	11,55	3,51	14'02"	9'	1.858	970	1.434	97	—	84	63	2	Triplice exp.	166	2	Cilíndricas.
24	Comte. Capela.....	Rio de Janeiro.	1904	81,99	11,55	3,51	14'01	10'	1.811	933	1.435	96	—	58	63	2	Triplice exp.....	166	2	Cilíndricas.
25	Comte. Ripper.....	Rio de Janeiro.	1901	103,68	13,61	7,52	18'03"	9'5	3.324	2.078	1.690	154	23	85	79	2	Triplice exp.....	—	3	Cilíndricas.
26	Cubatão.....	Rio de Janeiro.	1908	87,32	13,63	5,33	13'09"	12'5	1.808	1.080	2.304	—	—	—	39	2	Triplice exp.....	134	2	Cilíndricas.
27	Curitiba.....	Rio de Janeiro.	1905	95,10	13,80	8,74	22' 6"	8'5	3.081	2.362	4.617	—	—	—	46	1	Tríplice exp.....	192	2	Cilíndricas.
28	Cuiabá.....	Rio de Janeiro.	1906	124,73	16,02	8,54	25' 4"½	8'	6.489	4.086	7.015	65	—	488	104	1	Quadupla exp....	387	3	Cilíndricas.
29	D. Pedro I.....	Rio de Janeiro.	1908	127,03	16,52	12,57	23' 2	11'5	6.370	2.291	3.539	300	—	—	118	2	—	1.038	6	Corrugadas.
30	D. Pedro II.....	Rio de Janeiro.	1908	127.03	16,52	12,57	23'02"	16'	6.129	3.107	3.067	277	—	—	118	2	—	1.038	6	
31	Duque de Caxias...	Rio de Janeiro.	1904	110,09	14,23	7,98	22'11"	16'	4.556	2.879	4.704	130	—	234	90	1	Quadupla exp....	300	3	Cilíndricas.
32	Farrapo.....	Rio de Janeiro.	1937	98,30	14,44	7,30	6'10	11'	2.925	1.693	4.160	—	—	—	40	2	Motores — Diesel.	571		
33	Iguassú.....	Rio de Janeiro.	1912	106,98	15,29	7,21	23'00"	10'	3.797	2.355	6.443	—	—	—	49	1	Quadupla exp....	220	2	Cilíndricas.
34	Inconfidente.....	Rio de Janeiro.	1937	98,36	14,44	7,30	6'10	9'	2.932	1.693	4.160	—	—	—	40	2	Motores — Diesel.	571		
35	Jaboatão.....	Rio de Janeiro.	1906	117,82	15,71	7,84	24'10"	10'	4.526	2.896	6.107	—	—	—	58	1	Quadupla exp....	345	3	Fox
36	Jangadeiro.....	Rio de Janeiro.	1937	98,30	14,40	7,32	6'24	9'	2.926	1.694	4.626	—	—	—	40	2	Motores—Diesel..	571		
37	Joazeiro.....	Rio de Janeiro.	1901	106,73	14,38	7,11	22' 9"	10'	4.238	2.701	5.544	—	—	—	53	1	Tríplice exp.....	208	2	Fox.
38	Lages.....	Rio de Janeiro.	1901	128,53	16,88	8,54	24'10"½	9'	5.472	6.523	9.295	—	—	—	49	1	Quadupla exp....	528	4	Cilíndricas.
39	Manaus.....	Rio de Janeiro.	1883	87,88	11,91	6,44	15' 2"	9'	1.710	1.169	750	—	—	—	69	1	Tríplice exp.....	274	2	Cilíndricas.
40	Mandú.....	Rio de Janeiro.	1913	143,61	18,04	8,80	26' 9"¾	11'	6.569	4.094	11.187	—	—	—	72	1	Triplice exp.....	—	4	Cilíndricas.
41	Mantiqueira.....	Rio de Janeiro.	1907	34,18	13,63	4,98	14'00"	10'	1.696	1.045	2.175	—	—	—	39	2	Tríplice exp.....	126	2	Cilíndricas.
42	Maranguape.....	Rio de Janeiro.	1912	97,13	13,63	6,76	21' 1"	9'	3.037	1.913	3.810	—	—	—	46	1	Tríplice exp.....	1.740	3	Cilíndricas.
43	Miranda.....	Rio de Janeiro.	1907	71,65	11,00	3,44	9'11"	9'	1.108	505	1.042	8	—	—	40	2	Tríplice exp.....	76	1	Corrugada.
44	Murtinho.....	Rio de Janeiro.	1907	71,65	11,00	3,44	9'11	8'5	1.106	511	1.042	8	—	—	39	2	Tríplice exp.....	76	1	Corrugada.
45	Pará.....	Rio de Janeiro.	1907	103,68	13,61	7,16	18' 8"½	8'5	3.351	2.097	1.701	167	33	190	91	2	Tríplice exp.....	—	3	Corrugadas.
46	Paraguai.....	Rio de Janeiro.	1927	74,50	11,50	3,10	9'	11'5	934	564	1.136	—	—	—	28	2	Motores.....			
47	Parnaiba.....	Rio de Janeiro.	1913	140,33	18,04	8,80	26'09"	11'	6.692	4.126	10.535	—	—	—	70	1	Quadupla exp....	—	4	Cilíndricas.
48	Poconé.....	Rio de Janeiro.	1908	127,85	16,58	8,43	25' 8"	9'5	6.750	4.201	7.366	72	—	304	76	1	Quadupla exp....	387	3	Morrison.
49	Pirineus.....	Rio de Janeiro.	1910	84,18	13,61	4,98	14'00"	10'5	1.696	1.054	2.175	—	—	—	39	1	Tríplice exp.	126	2	Cilíndricas.
50	Raul Soares.....	Rio de Janeiro.	1900	125,08	14,69	8,86	26'08"½	9'	6.003	3.703	5.342	79	—	286	100	1	Quadupla exp....	436	3	Cilíndricas.
51	Rio Grande.....	Rio de Janeiro.	1905	45,13	7,35	3,00	4' 3"	11'	425	363	116	24	—	—	25					
52	Rodrigues Alves....	Rio de Janeiro.	1907	91,43	12,31	8,04	20' 3"	7'	2.587	1.585	1.717	105	—	50	67	1	Tríplice exp.....	413	2	Cilíndricas.
53	Sabará.....	Rio de Janeiro.	1912	106,78	15,24	7,925	—	11'	3.693	—	6.812	—	—	—	41	2	Motores — Sulzer Diesel.			
54	Santarém.....	Rio de Janeiro.	1908	127,85	16,58	8,43	25' 08	8'												
55	Santos.....	Rio de Janeiro.	1898	114,46	14,17	8,35	25' 3"		6.757	4.212	7.366	81	—	298	94	1	Quadupla exp....	387	3	Morrison.
56	Siqueira Campos...	Rio de Janeiro.	1911	126.67	15,44	8,71	25' 7"	11'	4.855	3.114	4.988	75	—	248	70	1	Quadupla exp....	311	2	Marrion.
57	Taubaté.....	Rio de Janeiro.	1905	124,81	16,05	8,45	25' 5"	11'	6.456	—	5.829	129	52	124						
58	Tres de Outubro...	Rio de Janeiro.	1908	87,32	13,63	5,33	13' 9"	11'	5.099	3.228	6.916	—	—	—	59	1	Quadupla exp....	528	3	Cilíndricas.
59	Tutoia.....	Rio de Janeiro.	1913	67,15	10,67	4,11	15' 0"½	9'	1.806	1.080	12.304	—	—	—	39	2	Triplice exp.....	134	2	Cilíndricas.
60	Uçá.....	Rio de Janeiro.	1924	13,50	11,80	4,95	15' 8"½	8'5	1.125	564	1.199	—	—	—	38	1	Triplice exp.....	187	2	Cilíndricas.
61	Urú.....	Rio de Janeiro.	1905	106,22	15,41	7,34	21' 6"½	8'	1.334	735	2.102	—	—	—	—	—	Tríplice exp.....	—	2	Morrisson.
62	Uruguai.....	Rio de Janeiro.	1927	74,50	11,50	3,10	9'	8'5	4.097	2.594	6.796	—	—	—	45	1	Tríplice exp.....	310	2	Cilíndricas.
63	Cantuária.....	Rio de Janeiro.	1919	122,30	16,44	9,46	24' 5"	8'	934	564	1.136	24	—	—	28	—	2 Motores.....			
64	Comte. Lira.....	Rio de Janeiro.	1919	118,95	16,53	9,03	7' 30	11'	5.163	3.164	7.200	84	—	—	74	1	Turbina.....	3.140	3	Aquatubular.
65	Cairú.....	Rio de Janeiro.	1919	122,30	16,44	9,46	24' 5"	12'5	5.163	3.162	7.200	84	—	—	74	1	Turbina.....	3.140	3	Aquatubular.
66	Mauá.....	Rio de Janeiro.	1919	122,30	16,44	9,46	24' 5"	12'5	5.163	3.162	7.200	84	—	—	74	1	Turbina.....	3.140	3	Aquatubular.
67	Buarque.....	Rio de Janeiro.	1919	122,30	16,53	9,46	24' 5"	12'5	5.152	3.155	7.200	82	—	—	74	1	Turbina.....	2.500	3	Aquatubular

COMPANHIA NACIONAL DE

Principais caracte

NÚMERO	NOME	PORTO DE REGISTRO	ANO DE CONSTRUÇÃO	DIMENSÕES			CALADO (Pés)	VELOCIDADE HORÁRIA (Milhas)
				Comprimento	Boca	Pontal		
							m	
1	Itaberá.....	Rio de Janeiro.	1915	87,55	13,07	6,85	4,09	—
2	Itagiba.....	Rio de Janeiro.	1915	87,55	13,07	5,61	4,09	—
3	Itaité.....	Rio de Janeiro.	1928	113,17	15,88	7,44	6,00	—
4	Itaimbé.....	Rio de Janeiro.	1927	112,77	15,85	7,90	—	—
5	Itanagé.....	Rio de Janeiro.	1927	112,86	15,86	7,32	6,30	—
6	Itapagé.....	Rio de Janeiro.	1927	112,77	15,85	7,90	6,96	—
7	Itapé.....	Rio de Janeiro.	1927	110,50	15,85	7,32	5,48	—
8	Itapuí.....	Rio de Janeiro.	1912	87,55	13,07	5,72	4,09	—
9	Itapura.....	Rio de Janeiro.	1912	87,55	13,07	5,72	4,09	—
10	Itaquatiá.....	Rio de Janeiro.	1919	87,70	13,50	5,70	4,09	—
11	Itaquera.....	Rio de Janeiro.	1912	87,55	13,07	5,72	4,09	—
12	Itaquicé.....	Rio de Janeiro.	1927	118,87	15,85	8,15	6,24	—
13	Itassucê.....	Rio de Janeiro.	1912	87,55	13,07	5,72	4,09	—
14	Itatinga.....	Rio de Janeiro.	1912	87,55	13,07	5,72	4,09	—

COMPANHIA COMÉRCIO

Principais caracte

NÚMERO	NOME	PORTO DE REGISTRO	ANO DE CONSTRUÇÃO	DIMENSÕES			CALADO (Pés)	VELOCIDADE HORÁRIA (Milhas)
				Comprimento	Boca	Pontal		
1	Amaragí.....	Rio de Janeiro.	1915	80,91	12,80	6,60	18	8 ½
2	Apodí.....	Rio de Janeiro.	1891	79,30	10,98	4,27	12	6,6
3	Araguarí.....	Rio de Janeiro.	1883	—	—	—	—	—
4	Burí.....	Rio de Janeiro.	1920	101,00	14,02	7,01	22	11
5	Capivarí.....	Rio de Janeiro.	1913	60,50	10,20	5,30	11 ½	8 ½
6	Jarí.....	Rio de Janeiro.	1919	51,97	9,14	4,57	14	10
7	Lamí.....	Rio de Janeiro.	x 1921	59,80	8,56	4,69	3,m66	8
8	Merití.....	Rio de Janeiro.	1895	128,52	14,79	8,90	25 5/16	9
9	Mogí.....	Rio de Janeiro.	1912	111,53	15,39	6,57	22 4"	10
10	Oití.....	Rio de Janeiro.	1915	53,42	9,17	3,66	—	9
11	Oswaldo Aranha..	Rio de Janeiro.	1912	82,83	13,00	5,04	15 ½	9
12	Piauí.....	Rio de Janeiro.	1902	67,00	9,80	3,37	14	7 ½
13	Pirangí.....	Rio de Janeiro.	1898	114,326	13,639	8,686	236 ½	8 ½
14	Potengí.....	Rio de Janeiro.	1890	99,65	10,56	11,07	24	9
15	Potí.....	Rio de Janeiro.	1897	102,328	14,030	7,548	21	—
16	Taquarí.....	Rio de Janeiro.	1912	84,180	13,725	5,337	15	8
17	Tibagí.....	Rio de Janeiro.	1901	99,65	10,56	6,60	18 ½	8 ½

(x) Reformado em 1936.

NAVEGAÇÃO COSTEIRA

rísticos dos navios

TONELAGEM			PASSAGEIROS (Classes)			TRIPULAÇÃO	MÁQUINAS			CALDEIRAS	
Bruta	Líquida	De carga	1ª	2ª	3ª		Número	Tipo	Força em HP nominais	Número	Tipo
2.162	927	1.870	84	—	38	52	2	Escocesas.....	179	2	Escocesas.
2.169	927	1.870	84	—	38	52	2	Escocesas.....	179	2	Escocesas.
4.998	3.011	3.671	145	40	90	73	2	Escocesas.....	623	2	Escocesas.
4.993	2.941	3.671	145	40	90	73	2	Escocesas.....	4.350	4	Escocesas.
4.996	3.054	3.902	145	40	90	73	2	Escocesas.....	785	2	Escocesas.
4.998	3.011	3.691	145	40	90	73	2	Escocesas.....	3550	2	Escocesas.
4.978	3.076	3.902	145	40	90	73	2	Escocesas.....	785	2	Escocesas.
2.172	926	1.870	84	—	38	52	2	Escocesas.....	179	2	Escocesas.
2.119	926	1.870	84	—	38	52	2	Escocesas.....	179	2	Escocesas.
2.162	1.250	1.870	84	—	38	52	2	Escocesas.....	298	2	Escocesas.
2.202	926	1.870	84	—	38	—	2	Escocesas.....	179	2	Escocesas.
4.969	3.062	3.902	145	40	90	73	2	Escocesas.....	4.000	2	Escocesas.
2.123	926	1.870	84	—	38	52	2	Escocesas.....	200	2	Escocesas.
2.114	926	1.870	84	—	38	52	2	Escocesas.....	179	2	Escocesas.

E NAVEGAÇÃO

rísticos dos navios

TONELAGEM			TRIPULAÇÃO	MÁQUINAS			CALDEIRAS	
Bruta	Líquida	De carga		Número	Tipo	Força em HP nominais	Número	Tipo
1.848	1.057	3.035	36	1	Tríplice exp.....	150	2	Cilíndricas.
1.185	779	1.400	31	2	Compond.....	90	2	Esc. M. Tubul.
1.684	—	4.100						
3.036,25	1.867,08	5.070	35	1	Tríplice exp.....	434	3	Cilíndricas.
897	371	1.057	31	2	Tríplice exp.....	115	2	Cilíndricas.
633,97	283,76	750	26	1	Tríplice exp.....	99	1	Cilíndricas.
749	452	1.050	18	2	Motores semi-Diesel	600		
4.742	2.958	7.000	51	1	Tríplice exp.....	532	4	Cilíndricas.
3.464	2.128	6.550	—	1	Tríplice exp.....	247	2	Cilíndricas.
666,19	357,04	850						
1.951	654	2.850	36	2	Tríplice exp.....	208	3	C. Mult. Tub.
740	425	1.110	34	1	Compond.....	68	2	Cilíndricas.
3.810	1.454	5.467	41	1	Tríplice exp.....	339	2	Cilíndricas.
3.046	825	4.650	—	1	Tríplice exp. alt....	302	2	Escocesas
3.360	2.045,28	5.035	—	1	Tríplice exp.....	275	2	Cilíndricas.
1.943	654	2.750	36	2	Tríplice exp.....	208	3	Cilíndricas.
2.422	834	4.120	39	1	Tríplice exp.....	228	2	Cilíndricas.

COMPANHIA DE NAVE

Principais caracte

NUMERO	NOME	PORTO DE REGISTRO	ANO DE CONSTRUÇÃO	DIMENSÕES			CALADO (Pés)	VELOCIDADE HORÁRIA (Milhas)
				Comprimento	Boca	Pontal		
1	São Bento.....	Rio de Janeiro.	1900	66,50	10,6	4,29	15	8
2	São Paulo.....	Rio de Janeiro.	1907	59,14	8,66	4,52	13	9
3	São Pedro.....	Rio de Janeiro.	1909	59,44	9,14	3,50	15	10

COMPANHIA CARBONÍ

Principais caracte

NUMERO	NOME	PORTO DE REGISTRO	ANO DE CONSTRUÇÃO	DIMENSÕES			CALADO (Pés)	VELOCIDADE HORÁRIA (Milhas)
				Comprimento	Boca	Pontal		
1	Butiá.....	Rio de Janeiro.	1920	98,56	14	.7	21	9
2	Caxias.....	Rio de Janeiro.	1899	101,56	13,72	8,74	—	8,5
3	Chuí.....	Rio de Janeiro.	1919	92,53	13,11	7,06	17	8,5
4	Herval.....	Rio de Janeiro.	1920	92,41	13,11	7,07	17	8,5
5	Maceió.....	Rio de Janeiro.	1888	290'0	38'7	20'9"	21'2"	10
6	Olinda.....	Rio de Janeiro.	1905	109,73	15,31	7,62	—	10
7	Piratiní.....	Rio de Janeiro.	1921	115,36	15,20	8,52	26	10
8	Porto Alegre.....	Rio de Janeiro.	1921	115,36	15,21	10,11	26	10
9	Tambaú.....	Rio de Janeiro.	1905	73,15	11,01	6,63	5^m,18	9
10	Taquí.....	Rio de Janeiro.	1920	92,53	13,11	7,06	17	8,5
11	Tieté.....	Rio de Janeiro.	1918	79,55	13,26	6,09	—	8

GAÇÃO NORTE SUL

rísticos dos navios

TONELAGEM			TRIPULAÇÃO	MÁQUINAS			CALDEIRAS	
Bruta	Lí-quida	De carga		Número	Tipo	Força em HP nominais	Número	Tipo
1.149,93	756,65	1.630	27	1	Tríplice exp.....	133	1	
726,57	384,57	990	25	1	Tríplice exp.....	68	1	Cil. Morison.
782,27	391,98	1.100	28	1	Tríplice exp.....	500	2	Cilind. M/T.

FERA RIO GRANDENSE

rísticos dos navios

TONELAGEM			TRIPULAÇÃO	MÁQUINAS			CALDEIRAS	
Bruta	Lí-quida	De carga		Número	Tipo	Força em HP nominais	Número	Tipo
3.514	2.003	5.200	36	1	Vapor.....	233	2	Escocesas
3.091,77	1.957,77	5.450	42	1	Tríplice exp.....	345	2	Cilíndricas.
2.503,86	1.456,97	4.000	41	1	Tríplice a vapor...	265	2	Escocesas.
2.478,17	1.448,11	4.000	41	1	Tríplice a vapor...	265	2	Escocesas.
2.294	1.434	3.500	38	1	Tríplice exp.....	232	2	Escocesas.
4.084	2.532	6.600	42	1	Tríplice exp.....	—	2	Escocesas.
5.187	3.011	8.400	46	1	Tríplice exp.....	383	2	Escocesas.
5.187	3.011	8.400	46	1	Tríplice exp.....	383	2	Escocesas.
1.732,40	1.064	2.400	37	1	Tríplice a vapor...	107	2	Escocesas.
2.464,02	1.438,09	4.000	41	1	Tríplice a vapor...	265	2	Escocesas.
2.024	1.251	3.000	38	1	Tríplice exp.....	274	2	Escocesas.

LOIDE NACIONAL

Principais caracte

NUMERO	NOME	PORTO DE REGISTRO	ANO DE CONSTRUÇÃO	DIMENSÕES			CALÁDO (Pés)	VELOCIDADE HORÁRIA (Milhas)
				Comprimento	Bôca	Pontal		
1	Aragano.....	Rio de Janeiro.	1895	94,48	10,36	7,30	23′	8 a 9
2	Araranguá.....	Rio de Janeiro.	1927	112,77	16,30	8,40	5,m50	14
3	Araraquara.....	Rio de Janeiro.	1927	112,77	16,30	8,40	5,m50	14
4	Arataia.....	Rio de Janeiro.	1881	81,99	10,97	6,10	6,m10	9
5	Aratanha.....	Rio de Janeiro.	1901	95.70	12,70	5,10	6,m10	8
6	Aratimbó.....	Rio de Janeiro.	1928	112,77	16,30	8,40	5,m50	14
7	Campeiro.....	Rio de Janeiro.	1912	89,91	13,27	8,00	6,m20	8
8	Campinas.....	Rio de Janeiro.	1909	83,81	13,22	4,88	5,m49	9
9	Itaguassú.....	Rio de Janeiro.	1922	87,30	13,11	5,72	4,m57	9
10	Itaperuana.....	Rio de Janeiro.	1891	70,10	10,06	3,96	3,m00	7 ½
11	Itapoan.....	Rio de Janeiro.	1891	70,00	9,50	4,35	—	6 a 7
12	Itapuca.....	Rio de Janeiro.	1909	82,29	12,80	5,18	3,m96	10
13	Itamaracá.....	Rio de Janeiro.	1916	75,10	11,28	6,40	5,m80	5
14	Paranaguá.....	Rio de Janeiro.	1874	74,87	10,86	6,33	—	—

(x) Força em H P indicadas 4.000

SOCIEDADE BRASILE

Principais caracte

NUMERO	NOME	PORTO DE REGISTRO	ANO DE CONSTRUÇÃO	DIMENSOES			CALÁDO (Pés)	VELOCIDADE HORÁRIA (Milhas)
				Comprimento	Bôca	Pontal		
1	Ara uá.....	Rio de Janeiro.	1920	59,00	9,16	4,60	14,5	7a 8
2	Araguá.....	Rio de Janeiro.	1899	57,75	11,22	2,97	10 ½	6
3	Araxá.....	Rio de Janeiro.	1905	67,10	11,00	4,02	—	6
4	Araú.....	Rio de Janeiro.	—	67,00	9,00	4,00	10	—

COMPANHIA "SERRAS" DE

Principais caracte

NUMERO	NOME	PORTO DE REGISTRO	ANO DE CONSTRUÇÃO	DIMENSOES			CALADO (Pés)	VELOIDADE HORÁRIA (Milhas)
				Comprimento	Bôca	Pontal		
1	Araim.....	Rio de Janeiro.	1909	27,00	4,60	2,30	7	8
2	Arará.....	Rio de Janeiro.	1907	77,00	17,55	3,96	12 ½	8
3	Arasaú.....	Rio de Janeiro.	1908	73,50	11,19	5,03	17	7
4	Arataú.....	Rio de Janeiro.	1919	66,88	10,42	3,76	13 ½	7

SOCIEDADE ANÔNIMA

rísticas dos navios

TONELAGEM			PASSAGEIROS (Classes)			TRIPULAÇÃO	MÁQUINAS			CALDEIRAS	
Bruta	Li-quida	De carga	1ª	2ª	3ª		Número	Tipo	Força em HP nominais	Número	Tipo
2.181	1.538	2.600	—	—	—	38	1	Tríplice exp.....	170	2	Cilíndricas.
4.871	2.974	3.500	100	—	—	76	2	Motores a óleo.....	(x)	1	Vertical.
4.872	2.974	3.500	100	—	—	76	2	Motores a óleo.....	(x)		
1.278	765	2.230	—	—	—	36	—	Tríplice exp.....	173	2	Cilíndricas.
2.458	1.524	3.750	—	—	—	37	1	Tríplice exp.....	256	2	Cilíndricas.
4.872	2.974	3.500	100	—	—	76	2	Motores a óleo.....	(x)		
2.687	1.374	3.800	—	—	—	38	2	Tríplice exp.....	244	2	Cilíndricas.
2.306	1.168	2.750	—	—	—	38	2	Tríplice exp.....	232	2	Cilíndricas.
1.928	1.145	2.200	—	—	—	36	2	Motores a óleo.....	520	—	
914	733	900	—	—	—	28	1	Tríplice exp.....	101	2	Escocêzas.
725	512	800	—	—	—	29	—	Tríplice exp.....	360	2	Cilíndricas.
1.849	978	1.600	—	—	—	39	2	Tríplice exp.....	273	2	Escocêzas.
1.480	1.388	2.200	—	—	—	30	2	Motores a óleo.....	290		
1.340	—	2.200	—	—	—	9					

IRA DE CABOTAGEM

rísticas dos navios

TONELAGEM			PASSAGEIROS (Classes)			TRIPULAÇÃO	MÁQUINAS			CALDEIRAS	
Bruta	Li-quida	De carga	1ª	2ª	3ª		Número	Tipo	Força em HP nominais	Número	Tipo
729	347	750	—	—	—	29	1	Tríplice exp.....	82	1	Cilíndrica.
525	244	450	—	—	—	25	1	Tríplice exp.....	—	1	Cilíndrica.
1.350	618	900	—	—	—	29	1	Tríplice exp.....	144	2	Cilíndricas.
500	540	800	—	—	—						

NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO

rísticas dos navios

TONELAGEM			PASSAGEIROS (Classes)			TRIPULAÇÃO	MÁQUINAS			CALDEIRAS	
Bruta	Li-quida	De carga					Número	Tipo	Força em HP nominais	Número	Tipo
90	45	90	—	—	—	9	1	Motor.....	90	—	Cilíndrica.
1.075	655	1.200	—	—	—	33	1	Tríplice exp.....	113	2	Cilíndricas.
1.370	795	2.000	—	—	—	32	1	Tríplice exp.....	112	2	Cilíndricas.
1.064	588	1.200	—	—	—	32	2	Tríplice exp.....	50	2	

Principais caracte

NÚMERO	NOME	PORTO DE REGISTRO	ANO DE CONSTRUÇÃO	DIMENSÕES			CALADO (Pés)
				Comprimento	Boca	Pontal	
	Pedro Brando:						
1	Araríi	Rio de Janeiro	1919	66,88	10,30	3,76	13′ ½
2	Ipanema	Rio de Janeiro	1899	50,00	12,20	3,30	10′ ½
	Henrique Lage:						
	Araponga	—	1917	54,90	8,63	4,40	—
	Sociedade Paulista de Navegação Matarazzo:						
1	Alayde. M	Santos	1913	115′	23′	8,9′	8′
2	Claudia M	Santos	1899	346′	47′2/10	16′ 2/10	24′ 2/10
3	Franca M	Santos	1900	330,6	45′7″	16, 2′	23,9′
4	Lydia M	Santos	1906	106,00	15,25	8,17	22 5″
5	Therezina M	Santos	1906	359′7″	49′3″	17′6″	25,4′
	Empresa Nacional de Navegação Hoepcke:						
1	Anna	Florianópolis	1909	56,00	9,00	4,60	3m,15
2	Carl Hoepcke	Florianôpolis	1927	62,70	10,00	5,43	11′
3	Max	Florianópolis	1895	43,00	6,00	3,50	2m,50
	Herm. Stoltz & Cº.						
1	Laguna	Rio de Janeiro	1926	54,34	8,85	3,47	13′
	Navegação Baiana:						
1	Canavieiras	S. Salvador	1910	63,44	9,76	3,40	10′
2	Ilhéus	S. Salvador	1910	63,44	9,76	3,40	10′
3	Maraú	S. Salvador	1906	61,00	10,00	3,50	10′
	Companhia Salinas Perynas:						
1	Perynas I	—	1903	—	—	—	—
	Rodolpho Souza & Cia.:						
1	Venus	—	1890	—	—	—	—
2	Vesper	—	1920	53,00	7,50	3,40	3m,30
	Beranger & Cia.:						
1	Eva	Rio de Janeiro	1921	34,30	7,10	2,78	10′
	Mauricio Caillet:						
1	Taú	Rio de Janeiro	1911	30,00	7,00	3,10	10′
	Casa Domingos Joaquim da Silva S/A.:						
1	Belmonte	—	—	—	—	—	—
2	Dova	—	—	—	—	—	—
3	São Domingos	Rio de Janeiro	1938	35,00	7,20	2,80	8′

rísticas dos navios

Velocidade horária (milhas)	Tonelagem			Tripulação	Máquinas			Caldeiras	
	Bruta	Líquida	De carga		Número	Tipo	Força em HP nominais	Número	Tipo
7	1.064	588	1.200	36	2	Tríplice exp.....	50	2	Cilíndricas.
6	440	26	500	26	1	Tríplice exp.....	55	1	Cilíndrica.
—	736	386	850	—	—	A vapor.....	600	2	Cilíndricas.
7 a 8	235	182	280	—	1	Óleo Diesel.....	52		
6	3.249	1.982	4.660	—	1	Tuplex exp.....	228	3	Marítimas.
7 a 8	3.383	2.122	4.900	—	1	Tríplice exp.....	302	3	Marítimas.
8	3.667	2.351	6.079	43	1	Tríplice exp.....	322	2	Multitub. Cilind.
7 a 8	3.874	2.461	7.000	—	1	Tríplice exp.....	355	3	Marítimas.
9	710	247	440	41	2	Alta e baixa pressão	210	2	Cilíndricas.
10	1.248	560	660	50	2	Compound.....	366	3	Cilíndricas.
9 ½	187	116	160	26	1	Tríplice exp.....	320	1	Cilíndricas.
10	620	324	540	29	1	Tríplice exp.....	500	1	Cilíndricas.
9	760	395	480	35	2	Triplice exp.....	152	1	Cilíndrica.
9	760	395	480	35	2	Tríplice exp.....	152	1	Cilíndrica.
9	730	385	480	35	2	Tríplice exp.....	151	1	Cilíndrica.
—	220	—	200						
—	346	—	380						
—	371	231	300	—	—	Compound.....	30	—	Cilíndricas.
7	204	127	240	12	—	—	200		
7	158	—	200	11	—	Motores a oleo.....	100		
—	—	—	180						
—	—	—	250						
4	190	—	110	12	1	Diesel.....	225		

Principais caracte

NÚMERO	NOME	PORTO DE REGISTO	ANO DE CONSTRUÇÃO	DIMENSÕES			CALÁDO (Pés)
				Comprimento	Boca	Pontal	
	Vanderbrande & Cia.:						
1	Saturno	Santos	1935	23,00	5,80	2,00	6
2	Braz Cubas	Santos	1932	24,00	5,30	2,00	7
3	Piratininga	Santos	1936	25,50	6,32	2,45	6
4	Iguapense	Santos	1936	22,45	5,78	1,90	1m,40
5	Astro	Santos	1937	25,50	6,32	2,45	1m,50
	Navegação Paraná, Sta. Catharina S/A.:						
1	Atlântico	Rio de Janeiro	1904	70,40	11,00	3,75	18
2	Buarque de Macedo	Rio de Janeiro	1928	46,67	7,31	3,31	13
3	Paraná	Rio de Janeiro	1921	60,17	9,06	—	3m,95
4	Santa Catarina	Rio de Janeiro	1921	60,17	9,06	—	3m,95
	Cia. Santense de Navegação:						
1	Itaipava	Rio de Janeiro	1890	—	—	—	—
	Madeireira Rio Sul S/A:						
1	Angela	Rio de Janeiro	1927	—	—	—	—
	Cia. Nav. Shela-Mex do Brasil:						
1	Aurora	Rio de Janeiro	1921	—	—	—	—
	Diaz, Irmão & Cia.:						
1	Luá	Vitória	1919	27,00	5,00	1,80	5½
2	Muniz Freira	Vitória	—	—	—	—	—
3	União	Vitória	1937	38,00	8,0	2,90	9
	M. L. Albuquerque:						
1	Antonico	Pará-Brasil	1919	—	—	—	—
	Navegação Brasileira Ltda.:						
1	Capichaba	Rio de Janeiro	1933	40,00	7,40	2,80	2m,00
2	Pr. Ant. Carlos	Rio de Janeiro	1935	50,14	9,14	5,14	4,72
	Navegação Cabofriense Ltda.						
1	Tamoio	Rio de Janeiro	1912	26,70	6,50	2,10	—
	Sociedade Nav. Lagunense Ltda.:						
1	Oscar Pinho	Laguna	1936	35,00	7,00	2,80	8
	Francisco Martins da Fonseca:						
1	Franklina	Florianopolis	1930	26,00	6,20	2,50	8 ½
2	Luiz	Laguna	1936	35,00	7,20	2,65	9 ½

rísticas dos navios

Velocidade horária (milhas)	Tonelagem			Tripulação	Máquinas			Caldeiras	
	Bruta	Líquida	De carga		Número	Tipo	Força em HP nominais	Número	Tipo
7	60	52	110	7	—	M. Diesel.....	80		
5	51	51	100	6	—	M. Diesel.....	50		
8	150	120	130	7	—	M. Diesel.....	110		
7	52	51	100	6	—	Semi-Diesel.....	75/80		
5	93	93	150	9	—	Semi-Diesel.....	140		
7	995	709	1.400	32	—	Tríplice exp.....	600	668	Gaz tubular.
7 ½	341	—	350	13	—	Volund.....	180		
—	699	618	900						
—	705	615	900						
—	904	—	900						
—	199	—	230						
—	423	—	440						
7	90	—	90	8	—	—	100		
—	—	—	50						
10	199	—	180	14	—	Motor a óleo.....	330		
9	1.223	643	1.150	2	2	Compound			
6	269	144	250	14	—	Motor Krom.....	200		
8	632	393	600	20	1	Semi-Diesel.....	500		
—	211	—	240	—	—	—	50		
6	240	197	230	10					
7	120	80	120	8	1	Volund.....	110		
8	160	125	210	10	1	Volund.....	195		

Principais caracte

NÚMERO	NOME	PORTO DE REGISTRO	ANO DE CONSTRUÇÃO	DIMENSÕES			CALÁDO (Pés)
				Comprimento	Boca	Pontal	
	Pedro Lourenço de Amorim:						
1	Amorim	Florianopolis	1936	26,00	7,30	3,00	9
	Laercio de Oliveira e João Vicente:						
1	Sul Paulista	Florianopolis	1931	22,00	6,00	2,60	—
	Alipio C. dos Santos.						
1	Marumby	Paranaguá	1937	26,60	5,40	2,50	7 ½
	Urbano Gern:.						
1	Bôa Vista	Paranaguá	1934	24,00	6,50	2,40	—
	Alfredo dos Santos Moura e Constante V. Perez:						
1	Argentino	Santos	1937	26,70	6,72	2,50	7
	Antonio Ramos:						
1	Ramos	Santos	1927	20,00	4,00	1,85	5
	José Fernandes:						
1	Guanabara	Santos	1939	29,75	6,84	2,60	8
	Emprêsa Internacional de transportes Ltda.:						
1	Guanabara	Rio de Janeiro	1919	150′	25′75	12′	13
2	Guaraporé	Rio de Janeiro	—	—	—	—	—
3	Guarapuava	Rio de Janeiro	1920	42,^{m}720	7,57	3,^{m}658	12′8
4	Guarará	Rio de Janeiro	1919	47,182	7,955	3,962	12
5	Guararema	Rio de Janeiro	1919	—	—	—	13
6	Guaratan	Rio de Janeiro					
	Emprêsa de Navegação Nacional Sul Ltda.						
1	Magalhães	Rio de Janeiro	1921	41,40	—	—	2,^{m}76
	Manoel Lancha Filho:						
1	Luiz de Camões	Rio de Janeiro	—	21,00	5,50	2,30	—
	União Salineira de Navegação Paraense Ltda.						
1	Salineiro	Belém-Pará	1920	78,30	13,8	7,74	24
	Emprêsa de Navegação Santo Antonio Ltda.						
1	Santo Antonio	Laguna	1939	48,00	9,20	3,15	9 ½
	Emprêsa Fluvial Marítima S. A.						
	Norma	Rio de Janeiro	1934	46,50	9,45	2,40	2,^{m}70
	José U. P. Cardoso:						
1	São Benedicto	Bragança-Pará	1939	21,10	7,92	2,64	2,^{m}40
	S. A. Rebello Alves:						
1	Sumaré	Santos	1935	28,40	6,40	2,55	—

rísticas dos navios

VELOCIDADE HORÁRIA (Milhas)	TONELAGEM			TRIPULAÇÃO	MÁQUINAS			CALDEIRAS	
	Bruta	Líquida	De carga		Número	Tipo	Força em HP nominais	Número	Tipo
7	169	145	200	9	1	Motor Deuts.....	145		
—	72	—	80	6	—	Motor Bolinder....	90		
78	110	40	120	8	1	Motor.....	150		
—	118	81	150	8	8	Motor MWM P. Benz	130		
7	95	—	58	7	1	4M-36 Deutsche...	145		
8	97	53	60	7	—	Motor.....	60		
8	198,198	118	160	8	—	Oleo crú.....	145		
8	484	189	500	—	—	Alternativa.....	71,6	1	Aquatubular.
—	—	—	1.200	—	—	—			
—	590	—	600	—	—	Alternativa.....	95	1	Aquatubular.
—	483	—	500	—	—	Alternativa.....	72	1	Aquatubular.
8	548	244	550	—	—	Altenativa.....	58,9	1	Aquatubular.
—	—	—	1.200						
—	313,08	—	400	--	—	—	290		
—	56,321	—	—	7	—	—	60		
10	2.559,49	1.586	—	31	1	Tríplice exp.....	1.400	2	Cilíndricas
9	386,6	265,5	—	11	1	Diesel 8 Mu. 421..	480		
—	397,600	310,800	400	—	—	Diesel.....	400		
7	96,400	90,000	90	11	—	Diesel "Bub".....	80		
—	99,744	—	—	—	—	Motor a comb.....	145		

INSPEÇÕES

Alem das inspeções realizadas pelos Chefes de Fiscalização às zonas sob a sua jurisdição, foi determinada, nos termos do n. II, do art. 4° do Regulamento, uma especial aos portos de Fortaleza, Natal, Cabedelo. Recife, Baía e Vitória ao engenheiro padrão N, Decio Fonseca, no exercício, em comissão, das funções de Inspetor.

Essa inspeção foi das mais proveitosas, a ela tendo dado cabal desempenho o citado engenheiro, conforme relatório que vem de apresentar, no qual se encontra, com farta documentação, a situação dos serviços em andamento nesses vários portos e as providências que aconselha devam ser tomadas, em benefício dos mesmos.

ESTADO DO AMAZONAS

Porto de Manaus

Continua este porto a cargo da Manaus Harbour Ltd., de acordo com o primitivo contrato de concessão a B. Rimkiewiez, autorizado pelo decreto 3.725, de 4 de agosto de 1900 e termo de 25 do mesmo mês, transferido à referida Companhia por contrato de 22 de setembro de 1902, registrado pelo Tribunal de Contas em 10 de janeiro de 1903 e sucessivamente modificado com os decretos ns. 8.554, de 13 de fevereiro de 1911, 10.883, de 6 de maio de 1914 e 14.940, de 10 de agosto de 1921, relativamente a obras e prazos.

Este porto não recebe para seu serviço o produto da renda aduaneira constituida do antigo 2 %, ouro, e sucedâneo 10 %, papel, que é recolhida ao Tesouro como renda geral.

Tarifas portuárias — A tarifa organizada para o porto de Manaus, de acordo com o decreto 24.508, de 29 de junho de 1934, foi aprovada pela portaria n. 751, de 24 de setembro de 1935, publicada no *Diário Oficial* de 2 de outubro do mesmo ano e retificada no de 22 de novembro seguinte.

Desde a sua vigência, a partir de 1 de janeiro de 1936 até o presente, essa tarifa sofreu, de acordo com as portarias ns. 40, 209, 252 e 422, respectivamente, de 23 de janeiro de 1937, 15 de abril de 1937, 6 de junho de 1938 e 5 de setembro de 1938, modificações nas tabelas D, C, A, N, H e J. Essas modificações constam do relatório do exercício anterior, não tendo havido no decurso do ano de 1939 nenhuma outra.

Tomada de contas — Durante o ano relatado foi aprovado, pelo aviso n. 969, de 15 de abril de 1939, atendendo ao que requereu a Manaus Harbour Ltd., o pedido de reconsideração feito por essa Companhia, da glosa de 5:786$900, referente a adiantamentos pagos pela Companhia a empregados do porto, constante da tomada de contas relativa ao ano de 1937, em consequência do que o resumo da referida tomada de contas passou a ser o seguinte:

Capital anterior reconhecido.....	19.824:115$268
Capital reconhecido no período.....	112:215$937
Capital total reconhecido.....	19.936:331$205
Renda bruta no período.....	3.708:831$962

Custeio e conservação.....	2.271:389$660
Renda líquida	1.437:442$302
Rendimento do capital.	7,21 %

No ano de 1939 tambem se realizou a tomada de contas relativa ao de 1938, a qual foi aprovada pelo aviso n. 3.946, de 11 de dezembro, cujo resumo é o que se segue:

Capital reconhecido em 31-12-37	19.936:331$205
Capital reconhecido no período	297:851$000
Capital reconhecido em 31-12-38	20.234:182$205
Renda bruta no período	3.921:826$293
Custeio e conservação	2.501:191$664
Renda líquida.	1.420:634$629
Percentagem da r. líquida s/o capital.....	7,019 %

Cais e aparelhamento do porto — Possue o porto de Manaus um total de 1.035^{m},19 de cais acostavel, do tipo flutuante, dividido em tres trechos:

1º trecho — 508^{m},07 de 19^{m}.00 de profundidade
2º trecho — 283^{m},30 de 20^{m},00 de profundidade
3º trecho — 243^{m},82 de 5^{m},70 de profundidade

9 armazens internos com 14.450$^{m^2}$,00 de área total; 10 guindastes elétricos de 2 toneladas e 2 guindastes a vapor de 4 toneladas; 1 casa de máquinas com motores elétricos para movimento da funicular sem fim que transporta o trem de vagonetes com carga até 12 toneladas e finalmente uma linha de ferro-carril que liga o Roadway a todos os armazens, a exceção do de n. 12.

Obras e aparelhamento — Pelo decreto n. 3.947, de 24 de setembro foi autorizada a Manaus Harbour Ltd. a adquirir um rebocador de ferro-aço para serviço a seu cargo, no valor de 50:000$000.

Pelo decreto n. 4.698, de 25 de setembro, foi aprovado projeto e orçamento para construção da grade de ferro para fechamento de uma área, no porto de Manaus.

Nenhuma obra foi realizada diretamente pelo Governo.

Movimento de mercadorias — No ano de 1939, o movimento de mercadorias importadas e exportadas do estrangeiro atingiu, respectivamente, a 203.538 toneladas, sendo 6.896 toneladas de importação de longo curso, 129.222 toneladas de importação de cabotagem, 32.535 de exportação de longo curso e 34.885 de exportação por cabotagem.

Comparados estes valores com os obtidos em 1938, que foram, respectivamente, de 7.716 toneladas, 135.573 toneladas, 39.453 toneladas e 32.037 toneladas, verifica-se que somente na exportação por cabotagem houve aumento, no valor de 2.848 toneladas e equivalentes a 8,9 %. As diminuições na importação foram de 820 toneladas em longo curso e 6.351 toneladas em cabotagem, equivalentes respectivamente a 10,6 % e 4,6 %; e na exportação para o estrangeiro foi de 6.918 toneladas, ou 8,9 %.

Movimento de embarcações — No de longo curso entraram, em 1939, 31 vapores estrangeiros com 115.446 toneladas de registro, dos quais 29 atracaram aos flutuantes. De cabotagem frequentaram o porto, em 1939, 758 vapores nacionais com 250.929 toneladas de registro

Comparadas as tonelagens de registro com as observadas em 1938, respectivamente de 172.586 toneladas e 248, 621 toneladas, verifica-se decréscimo em longo curso, de 57.140 toneladas, ou 33,1 %, ao passo que em cabotagem houve aumento de 2.308 toneladas de registro, equivalente a 0,9 %.

Receita — A taxa de 10 % só produziu em 1939 321:668$900 contra 382:038$800 em 1938, resultando o decréscimo de 60:369$900, ou 15,8 %.

A renda das taxas portuárias, baixam de 3.910.071$293, em 1938, a 3.685:985$100, em 1939, ou seja menos 244:086$193, equivalente a 5,7 %.

ESTADO DO PARÁ

Porto de Belem

A exploração comercial das obras deste porto continua a cargo da Companhia "Port of Pará", regendo-se a concessão pelo termo de revisão e consolidação dos contratos, efetuado em 15 de setembro de 1916, de conformidade com o decreto n. 12.184, de 30 de agosto do mesmo ano.

Em virtude do art. 2º, do decreto n. 24.498, de 29 de janeiro de 1934, foi assinado o termo de 24 de julho de 1935, aditivo ao referido contrato, para o fim de ser destinado a qualquer outra repartição pública, a juizo do Governo, o edifício que a Companhia, pela letra *b*, § 1º, cláusula VI do mesmo contrato, se obrigara a construir para os Correios e Telégrafos.

Pelo decreto n. 4.659, de 11 de setembro de 1939, ficou alterada a cláusula VII do contrato aprovado pelo decreto n. 12.184, de 30 de agosto de 1916, no sentido da Companhia "Port of Pará" entregar ao Ministério da Marinha todo o material usado no atual balisamento do porto, e continuar com compromisso de substituir, até 30 de junho de 1940, as boias iluminativas do balisamento por outras do sistema

A. G. A. passando assim ao Ministério da Marinha a responsabilidade da conservação e normalização do balisamento do porto.

Tarifas portuárias — A nova tarifa deste porto, resultante do decreto n. 24.508, de 29 de junho de 1934, foi aprovada pela portaria n. 705, de 5 de setembro de 1935, desse Ministério, publicada no *Diário Oficial* de 9 de setembro do mesmo ano, para vigorar na exploração do porto, a título de experiência pelo prazo de um ano.

Em virtude do que propôs o Departamento em ofício n. G-165, de 7 de agosto de 1937, sobre as alterações propostas para a referida tarifa pela Associação Comercial do Pará, V. Ex. aprovou, pela portaria n. 33, de 17 de setembro de 1938, as modificações de taxas e disposições a serem introduzidas para efetivação da tarifa inicial. A aludida portaria foi publicada no *Diário Oficial* de 20 de janeiro de 1938 e retificada, nos de 27 de janeiro e 21 de fevereiro seguintes.

A seguir, por portaria n. 378, de 11 de agosto de 1938, publicada no *Diário Oficial* n. 186, de 13 do mesmo mês, foram retificadas ainda as observações da letra *a*, tanto para a tabela *A* como para a tabela *N*, sendo esta a reforma final das taxas e disposições, pois no decurso de 1939 nenhuma nova modificação foi feita.

Tomada de contas — Por ofício n. 3.627, de 25 de setembro de 1938, encaminhou o Departamento a V. Exa. a tomada de contas do Porto do Pará, relativa ao ano de 1938, informando que a execução dessa tomada de contas havia ficado dependente do complemento das anteriores, referente aos anos de 1934 a 1937, nas quais competia à Companhia "Port of Pará", à vista do disposto no aviso n. 2.702, de 10 de agosto de 1935, sobre a nova legislação portuária, apresentar, em adendo, a discriminação das despesas de custeio correspondentes, para substituir a quota convencional de 40 %, até então instituida no contrato. Em vez disso, porem, a Companhia, apresentando à Fiscalização do Porto do Pará a relação das ditas despesas, não as considerou em tomada de contas, declarando em ofício que o fazia apenas em carater particular, por estar em pleno vigor o contrato autorizado pelo decreto n. 12.182, de 30 de agosto de 1916, cujas disposições contrariam a nova legislação portuária.

Nas mesmas condições foi a tomada de contas de 1938 executada com a mesma omissão das anteriores e a mesma apresentação em separado. Nela nenhuma obra nova foi considerada, permanecendo o capital no seu valor reconhecido em 1933, isto é, 60.678:537$903 ouro, cuja recomposição em 307.013:948$600 papel, realizada de acordo com a orientação desse Ministério ainda está pendente de aprovação de V. Exa. Foram apurados mais os seguintes totais:

Ano de 1938:

Renda bruta arrecadada	7.635:049$190
Produto do imposto adicional de 10 % ...	1.221:485$300

Esses resultados, que na mesma forma dos anteriores, terão de ser completados com a apuração do custeio e correspondente renda líquida, aguardam a citada aprovação de V. Exa.

Ano de 1939:

Renda bruta dependente de apuração em tomada de contas . . . . . 7.082:019$980
Idem da taxa adicional de 10 %, arrecadada pela Alfândega, dependente de apuração final..... 1.515:414$000

Cais e aparelhamento do porto — Possue o porto de Belem um total de 1.860 metros de cais acostavel do tipo alvenaria em blocos, divididos em 4 trechos:

1° trecho — 400m,00 de 10m,00 de profundidade
2° trecho — 860m,00 de 9m,24 de profundidade
3° trecho — 225m,00 de 3m,75 de profundidade
4° trecho — 375m,00 de 3m,00 de profundidade

8 armazens internos com 24.860m²,00 de área total; 3 armazens externos com 10.740m²,00 de área total; 15 guindastes elétricos, sendo 7 de 5 toneladas e 8 de 3 toneladas; 8 guindastes a vapor, sendo 1 de 30 toneladas, 2 de 10 toneladas, 1 de 5 toneladas e 4 de 3 toneladas; 52 pontes rolantes manuais de 1 tonelada.

O porto não dispõe de locomotivas e vagões, não havendo, outrossim, informações sobre linhas férreas.

Obras e aparelhamentos autorizados, e executados pela Companhia — Pelo decreto n. 3.608, de 14 de janeiro, foi aprovado projeto e orçamento, na importância de 155:441$800, para a construção de um armazem para inflamáveis, em "Miramar", arredores de Belem, conforme requereu a Companhia "Port of Pará" tendo em vista o parecer deste Departamento (*D. O.* de 27 de janeiro de 1939), obra essa já concluida.

Prosseguiram as obras de ampliação das instalações para inflamáveis em Miramar, autorizadas pelo decreto n. 1.922, de 27 de agosto de 1937, com um orçamento aprovado no total de 2.635:125$000.

Esse orçamento já foi excedido de 722:339$759, excesso esse pendente de aprovação.

Como obra de conservação, foi realizada a dragagem de 980.726m³, no canal de acesso, no primeiro trimestre.

Movimento de mercadorias — O movimento geral de mercadorias no porto de Belem, no ano de 1939, se patenteou superior ao de período análogo do ano anterior. A importação de mercadorias do estrangeiro, exceção feita das mercadorias em trânsito e baldeadas, montou a 109.836 toneladas, isto é, mais 22.426, ou 25,7 %, do que em 1938; e a exportação montou a 122.203 toneladas, isto é, mais

13.318, ou 12,2 %, do que em 1938. Na cabotagem o aumento foi de 12.322 toneladas na importação e de 6.321 na exportação, correspondentes respectivamente a 5,2 % e 4,5 %. Em resumo, o movimento total de mercadorias ascendeu a 361.075 toneladas importadas em 1939, contra 326.327 em 1938, e 269.577 toneladas exportadas em 1939, contra 249.938 em 1938, ou seja um total geral de 630.652 toneladas em 1939, contra 576.265 toneladas em 1938, resultando o aumento geral de 54.387 toneladas.

Avultaram na exportação para o estrangeiro a madeira, a borracha e a castanha. Na de grande cabotagem a farinha e o arroz. Na importação do estrangeiro a gasolina, o querozene e o carvão, e na grande cabotagem o açucar e o sal forneceram o maior contingente de tonelagem. Ainda na importação do estrangeiro, o porto de Belem mais recebeu dos Estados Unidos, da Alemanha e do Perú, exportando principalmente para a Alemanha, Estados Unidos, Inglaterra e Portugal. No movimento de cabotagem, o maior peso de importação provem do Amazonas, do Ceará e do Rio Grande do Sul; o de exportação se destinou mais acentuadamente ao Amazonas, ao Ceará e ao Rio de Janeiro.

Movimento marítimo — Em 1939 frenquentaram o porto, na navegação de longo curso, 13 vapores nacionais e 240 estrangeiros no total de 667.414 toneladas de registro.

A navegação de cabotagem foi representada por 767 embarcações a vapor e 138 a vela, com 550.519 toneladas de registro. Comparadas as tonelagens de registro com as de 1938, verifica-se uma diminuição de 75.917 toneladas de registro, ou 10,1 %, em longo curso, e aumento em cabotagem, aumento esse de 42.289 toneladas de registro, ou de 8,3 %. A tonelagem total ascendeu em 1939 a 1.222.925 toneladas, contra 1.256.553 em 1938, não havendo, assim, sensivel oscilação, mas somente uma pequena diminuição proveniente exclusivamente do movimento de longo curso, correspondente a 2,7 %.

Receita — No ano de 1939 o imposto adicional de 10 % rendeu 1.515:414$000, contra 1.223:515$300 em 1938, de onde resulta um aumento de 291:898$700, equivalente a 23,9 %. A renda bruta das taxas portuárias foi, em 1939, de 7.682:019$980, contra 6.709:465$770 em 1938, resultando tambem um aumento, no valor de 972:554$210, equivalente a 14,5 %. Verifica-se, pois, um aumento geral na receita, de 1.264:452$910, equivalente a 15,9 %.

Obras realizadas diretamente pelo Governo na ilha de Marajó — Para o início da limpeza e dragagem do rio Ararí, na ilha de Marajó, foi destinada a verba de duzentos contos, distribuida à Delegacia Fiscal no Pará, de acordo com a dotação orçamentária própria para obras a cargo deste Departamento.

Para a execução desse serviço foi fornecida à Fiscalização do Porto do Pará, uma draga flutuante fluvial "Ijssel" Standard n. 1,

para ser montada em Belem, adquirida por conta da verba orçamentária para aparelhamento.

Cedida ao Governo, pela Companhia "Port of Pará", uma alvarenga-lameiro, de fundo movel, foi nela montado um guindaste a vapor com caçamba "Priestman", afim de auxiliar o trabalho da draga, para a remoção do fundo do rio, de troncos, pedras e o que mais o esteja obstruindo.

Simultaneamente, foi construido um flutuante com 8m,70 x 7m,80, de tubos e tanques de ferro com o mínimo calado possivel, destinado a receber uma casa de madeira coberta de ruberoide, para alojamento de pessoal até trinta homens, alem de uma sala para dormitório, cozinha, paiol para rancho, banheiro e W. C.

Foram adquiridas quatro canoas. A lancha "Jaçanã", com motor a gasolina, foi completamente reconstruida e a lancha "Guaraní", a vapor, sofreu concertos de que carecia.

Em 1° de agosto, com esse aparelhamento e logo que as águas das chuvas baixaram, foram atacados os serviços de limpeza, em ambas as margens, numa largura média de dez metros, a começar da cidade de Cachoeira, em direção à foz do rio.

Grossos e pesados troncos caidos foram retirados, melhorando desde logo a navegação de barcos rebocados por lanchas a vapor. A limpeza das margens, como foi feita, permite a navegação *à sirga* e desbravada a mata, o vento pode penetrar e permitir a navegação à vela, o que, até então não era possivel.

Até 31 de dezembro, haviam sido limpos trinta quilômetros de margens e removidos inúmeros troncos do leito do rio. Cem a cento e vinte homens, escolhidos no próprio local e divididos em seis turmas, prosseguem nesses trabalhos de modo a ficarem concluidos antes que as chuvas torrenciais venham impedir o seu prosseguimento.

Foram colocadas régoas de maré em Cachoeira e Tuiuiú, próximo ao lago. Está sendo montado um marégrafo na foz do rio e iniciado o nivelamento das margens, a partir de Cachoeira para a foz.

Durante o inverno que se aproxima, com a cheia do rio, será feito o serviço de dragagem dos pontos mais altos, a partir do Furo da Laranjeira, para cima, de modo a facilitar a navegação das embarcações de pequeno calado que alí trafegam, atualmente com dificuldade.

Rio Tartarugas — O restabelecimento do curso desse rio é o serviço mais importante que se tem em vista realizar na ilha de Marajó, de modo a que tenham franco escoamento as águas retiradas durante o inverno, inundando por meses consecutivos, a região que vai desde a margem direita do rio Tartarugas, ao norte da ilha de Marajó, até à foz do rio Ganhoão, formando os "mondongos" denominados dos Aruans, do Cemitério, dos Cajueiros, do Ganhoão, do Pai João e outros.

O primeiro serviço a realizar será a derrubada, queima e destocamento das árvores que desde cem anos vem obstruindo esse rio, anteriormente navegavel, e em cujas margens existiam prósperas

fazendas de gado que, pouco a pouco, foram desaparecendo, invodidas pelas águas e pelos "bamburrais".

É por demais conhecido o perigo a que se expõem os barcos que, procedentes da costa norte de Marajó, os que vêm das ilhas Caviana e Mexicana e os do território do Amapá, demandam o porto de Belem, quando montam a ponta Maguarí, navegando pelos canais instáveis e de profundidade variavel, alí existentes.

São sem conta os naufrágios nessas regiões, com perdas de bens materiais e vidas preciosas; fora isso, quando ha calmaria durante o inverno, e a navegação a vela é bastante retardada, o gado não resiste ao calor e à sede, e uma grande parte morre em viagem, enquanto a outra definha e abate de peso com sérios prejuizos aos que vivem desse comércio.

Restabelecidos que sejam os cursos dos rios Tartarugas e Genipapocú, que comunica com o lago Arari, e este com o rio do mesmo nome, todos esses inconvenientes desaparecem, uma vez que a navegação passará a ser feita por águas tranquilas, até Belem, numa extensão de duzentos e cincoenta quilômetros, e assim restabelecida a prosperidade do maior campo de criação de gado do norte do país.

O início do serviço no rio Tartarugas, porem, só poderá ser feito quando as cheias o permitirem e somente nos meses de setembro a dezembro. Anos ha, de grandes inudações, que seria impossivel qualquer tentativa nesse sentido, e toda soma gasta, seria em pura perda. Assim sendo, o trabalho terá que ser iniciado no momento oportuno, rapidamente, de modo que, quando vierem novamente as chuvas, esteja concluido, e a dragagem poderá, então, ser iniciada e continuada durante o inverno, com muita eficiência e economia.

A extensão que vai da foz do Tartaruga ao lago Arari, pelo Genipapocú, é de oitenta e tres quilômetros.

Todos esses serviços terão o seu prosseguimento no corrente ano, de acordo com as possibilidades da verba orçamentária que para obras for concedida a este Departamento.

ESTADO DO MARANHÃO

Porto de S. Luiz

CONCESSÃO

Nenhuma modificação ocorreu com relação a exploração comercial desse porto sem nenhuma resolução sobre novo contrato de concessão decorrentes da rescisão do anterior, feita pelo decreto n. 16.108, de 31 de julho de 1923, publicado no *Diário Oficial* de 3 de agosto do mesmo ano e justificado com a falta da devida execução.

Por essa concessão o Estado concessionário dispendeu as importâncias de 1.180:764$699 e £ 15.585-15-5 por conta das rendas

que recebeu provenientes das taxas de 2 %, ouro, do porto, destinadas à sua construção, importâncias essas que, em vista da rescisão do contrato, o Governo Federal reclamou reiteradamente sem nenhum resultado.

Em 1933 o Governo do Estado voltou a pedir a mesma concessão, que não lhe foi concedida.

O porto é de pouca renda, dificilmente comportando uma concessão com base nos recursos de que pode dispor, para a execução dos seus melhoramentos que terão de ser executados com recursos próprios orçamentários ou por créditos especiais.

Estudos e obras — Por conta da verba própria orçamentária foram retomados os estudos para melhoramentos desse porto, recaindo a preferência de sua localização na enseada de Itaquí, perfeitamente abrigada e com grandes profundidades naturais.

Foram feitas as necessárias sondagens geológicas na enseada de Itaquí e rio Bacanga, sondagens hidrográficas no canal de acesso e nessa enseada, e explorada a estrada de rodagem Tamancão-Itaquí, ligando a cidade de São Luiz ao futuro porto de Itaquí.

Colhidos todos os elementos necessários foi iniciada a execução do projeto de melhoramentos e respectivo orçamento, pela 2ª Divisão deste Departamento, sob a orientação do Chefe da Fiscalização dos Portos do Maranhão, as quais dentro de alguns dias serão submetidas à apreciação de V. Exa. para a necessária aprovação, por decreto do Chefe da Nação.

Para limpeza e desobstrução da rede fluvial maranhense foi adquirida na Holanda uma embarcação automotora, movida a carvão ou lenha, dotada de um guindaste Priestman, serra circular e demais aparelhamento necessário, com alojamento para a sua tripulação, aquisição essa feita em 1938, por conta da verba própria para aparelhamento, do orçamento então vigente.

Foi executada a sua montagem e iniciado o serviço pelo rio Mearim em 1° de agosto.

Foram retirados do leito do rio cerca de 700 troncos de grandes dimensões, com um volume de 980 metros cúbicos.

Parte dessa madeira foi utilizada como combustivel da embarcação e o restante destruida para evitar a sua volta ao leito do rio.

Já é sensivel melhoria obtida para a navegação com a retirada desses troncos de árvores, antes perigosas impecilhos provocadores de grandes avarias e até naufrágios dos barcos que praticam essa navegação.

Esse serviço de real vantagem para a navegação fluvial, principal elemento de transporte da região, prosseguirá no presente exercício com a intensidade compativel com a escassa verba orçamentária de que disporá este Departamento.

Juntamente com esse serviço foi feito o levantamento topográfico do trecho já desobstruido.

Foi feita a reconstrução do rebocador "Tavares de Lyra", construida a lancha "Souza Bandeira", aparelhada uma outra de maiores dimensões e reparada parte do restante material flutuante de que dispõe a Fiscalização.

Em todos esses serviços e estudos foi dispendida a importância de 484:715$0 pela dotação própria para obras.

Movimento de mercadorias — Em 1939 o movimento total de 136.726 toneladas divide-se em 4.873 toneladas de importação de longo curso, 69.423 toneladas de importação de cabotagem, 42.218 toneladas de exportação de longo curso e 20.212 toneladas de exportação de cabotagem. Em 1938 esses movimentos foram, respectivamente, de 5.573, 80.380, 23.206 e 31.991 toneladas, de sorte que no biênio verifica-se decréscimo, em toda a importação, de 700 toneladas, ou 12,6 %, na de longo curso e de 10.957 toneladas, ou 13,6 %, na cabotagem; e ainda decréscimo, na exportação por cabotagem, de 10.779 toneladas, ou 33,7 %, mas tendo tomado um grande surto a exportação para o estrangeiro, com um aumento de 19.012 toneladas, equivalente a 81,9 %.

Movimento de navios — Em 1939 frequentaram o porto 111 navios de longo curso, com 274.536 toneladas de registo, todos estrangeiros, e 5.199 de cabotagem, com 772.923 toneladas de registo, todos nacionais. Convem salientar que o número avultado de embarcações de cabotagem provem da grande quantidade de pequenas embarcações de pequena cabotagem, num total de 4.910 embarcações, com uma tonelagem total apenas de 81.348 toneladas de registo.

Comparando as tonelagens com as registadas em 1938, que foram, respectivamente, de 304.069 e 642.386 toneladas de registo, verifica-se em longo curso um decréscimo de 29.533 toneladas de registo, ou de 9,8 %, o qual é compensado pelo aumento em cabotagem, de 130.537 toneladas de registo, ou de 20,3%.

Receita — Consta do imposto adicional de 10 %, que em 1939 rendeu 187:239$700, ao passo que em 1938 rendeu 247.493$800, de onde resulta no biênio um decréscimo nessa receita de 60:254$100, correspondente a 24,5 %.

Porto de Tutoia

Movimento de mercadorias — No ano de 1939 o movimento geral de mercadorias foi de 46.972 toneladas, dividindo-se em 2.843 toneladas de importação estrangeira, 9.727 toneladas de importação de cabotagem, 30.649 toneladas de exportação para o estrangeiro e 3.753 toneladas de exportação por cabotagem.

Em 1938 esses quatro movimentos de mercadorias foram, respectivamente, de 3.072, 8.030, 20.921 e 4.083 toneladas; de sorte que,

comparados a estes os valores obtidos em 1939, resulta que na importação de longo curso houve uma diminuição de 229 toneladas, ou de 7,5 %; na importação de cabotagem houve um aumento de 1.693 toneladas, ou 21,1 %; na exportação de longo curso um aumento de 9.728 toneladas, ou 46,5 %; e na exportação por cabotagem um aumento de 330 toneladas, ou 8,1 %.

Movimento de navios — Em 1939 frequentaram o porto 73 navios de longo curso, com 188.531 toneladas de registo, todos estrangeiros, e 256 navios de cabotagem, com 140.778 toneladas de registo, todos nacionais. Em 1938 esse movimento foi de 69 navios de longo curso, com 179.845 toneladas de registo, todos estrangeiros, e de 260 navios de cabotagem, com 144.898 toneladas de registo, todos nacionais. Comparadas, pois, as tonelagens dos movimentos realizados nos dois anos, resulta aumento de 8.686 toneladas de registo, ou 4,8 %, em longo curso, e diminuição de 4.120 toneladas de registo, ou 2,8 %, em cabotagem.

Receita — Consta do imposto adicional de 10 %, que durante o ano de 1939 foi o de 87:255$900, contra 96:505$ em 1938, resultando uma diminuição, no ano relatado, de 9:249$100, equivalente a 21,9 %.

ESTADO DO PIAUÍ

Porto de Luiz Corrêa (Amarração)

Movimento de mercadorias — Nesse pequeno porto regista-se somente um movimento de mercadorias, no ano de 1939, de exportação por pequena cabotagem, num total de 1.437 toneladas, número este que, comparado ao obtido no ano de 1938, num total de 2.008 toneladas, acusa um decréscimo de 571 toneladas, equivalente a 28,4 %.

Movimento de embarcações — O movimento de embarcações reduz-se a embarcações a vela, de pequena cabotagem, que no ano de 1939 foi de 54 embarcações, com o total de 1.222 toneladas de registo. Em 1938 esse movimento foi de 91 embarcações, com 1.678 toneladas de registo, de sorte que, comparadas as tonelagens, resulta uma diminuição de 456 toneladas de registo, ou 27,2 %.

Obras — Prosseguiu o serviço da fixação das dunas, tendo sido fixados 260.000 metros quadrados, por tarefa, com o dispêndio de 124:800$, pela verba própria orçamentária.

No canal de São José, projetado e em execução para dar franco acesso à cidade de Parnaiba, foram realizados 24.800^{m3} de escavação, 232 metros lineares de revestimento de margens e 115 metros de guias-correntes, com um dispêndio total de 149:788$700.

No presente exercício esses serviços serão continuados e iniciada a limpeza, desobstrução e estudos do rio Parnaiba e retirada de cascos submersos.

ESTADO DO CEARA'

Porto de Fortaleza

Pelo decreto n. 23.605, de 20 de dezembro de 1933, publicado no *Diário Oficial* de 22 do mesmo mês e ano, foi aprovado o projeto e orçamento para construção desse porto.

Pelo decreto n. 23.606, de 20 de dezembro de 1933, foi dada ao Estado do Ceará a concessão da exploração comercial do porto de Fortaleza e autorização para executar as obras aprovadas, tendo sido lavrado o respectivo contrato em 15 de fevereiro de 1934, publicado no *Diário Oficial* de 19 do mesmo mês.

Pela lei n. 155, de 23 de dezembro de 1935, foi revigorado o crédito especial de 25.055:805$700, por quatro anos, destinado à construção do porto, por conta dos produtos da taxa de 2 %, ouro, arrecadada pela Alfândega de Fortaleza, no período de 1909 a 1933.

Pelo decreto n. 1.680, de 25 de maio de 1937, foi aprovado o novo orçamento para construção do porto e aprovado o resultado da concorrência pública realizada para o mesmo fim.

Por decreto n. 1.742, de 25 de junho de 1937, publicado no *Diário Oficial* de 2 de julho do mesmo ano, foi aprovado o projeto de delimitação da zona portuária e das instalações do porto.

Finalmente, por decreto-lei n. 544, de 7 de julho de 1938, foi modificada a localização do porto para a enseada de Mucuripe, tendo sido iniciadas as respectivas obras de construção, de acordo com o novo projeto, pela contratante, a Cia. de Construções Civis e Hidráulicas "Civilhidro".

Os serviços realizados foram os seguintes:

Conclusão da nova instalação da pedreira de Fonguba, cujo plano de ataque é de 250 metros, com 10 desvios para carga de pedra ligados ao geral da Rede de Viação Cearense.

Acham-se montados oito guindastes de cinco a 10 toneladas, estando em estudo de aquisição mais dois, um de 20 toneladas e um de cinco toneladas.

Acham-se montados dois compressores de ar Ingersoll Rand & Cia., pertencentes ao Governo.

Foram construidos os enrocamentos de fechamento do terrapleno do futuro cais, um com 237 metros de comprimento e outro de 94 metros, com uma despesa total de 59:280$900, este último mandado paralizar por não ter sido feito em local de acordo com o projeto.

Reconstruido nesta cidade o grande Titan que se encontrava no Rio Grande, cedido por empréstimo ao Estado concessionário, foi transportado e montado para a construção do molhe de abrigo, tendo as experiências realizadas dado ótimo resultado. Por conta dessa reconstrução foi paga ao contratante a importância de 700:000$000. Foi, assim, iniciada a construção desse molhe, tendo sido nele colocadas 7.508.640 toneladas de pedra, com um dispêndio de réis 105:120$960.

Para a construção do cais foram fundidos 32 tubulões, correspondentes a 320 metros de cais, tendo sido pagos 50 % do seu valor, por não estarem ainda cravados, na importância total de réis 1.696:000$000.

Alem desses serviços adquiriu o Estado, por concorrência realizada, à pedido, por este Departamento, à Pullmann Car, 40 caixas metálicas para o transporte de pedra, com um dispêndio, durante o ano, de 424:510$, inclusive a montagem.

A despesa assim realizada durante o ano foi de 2.984:911$860, com os serviços e aquisições acima especificadas.

Foram ainda realizados por conta do crédito em depósito, fornecido pelo Governo Federal, mais a importância de 302:763$500, com o pagamento de direitos de importação de cimento, reparação de carros, aquisição de madeira, sobressalentes, etc. e vencimentos do pessoal da Comissão do Estado, elevando o total dispendido a 3.287:675$360. Somada essa importância à dispendida durante o exercício de 1938, de 1.019:382$200, o total até hoje pago nessas obras eleva-se a 4.307:057$560.

Movimento de mercadorias — No ano de 1939 o movimento geral de mercadorias importadas e exportadas foi de 189.330 toneladas, sendo 20.655 toneladas de importação estrangeira, 70.814 toneladas de importação de cabotagem, 75.323 toneladas de exportação para o estrangeiro e 22.538 toneladas de exportação por cabotagem. Em 1938 esses números foram, respectivamente, de 24.706, 66.613, 77.334 e 18.934 toneladas.

Comparados esses resultados, verifica-se decréscimo no movimento de longo curso e aumento no de cabotagem. Na importação estrangeira o decréscimo foi de 4.051 toneladas, ou 16,4 % e na de cabotagem o aumento foi de 4.201 toneladas, ou 6,3 %. Na exportação para o estrangeiro o decréscimo foi de 2.011 toneladas, ou 2,6 %; e na exportação por cabotagem o aumento foi de 3.564 toneladas, ou 18,8 %.

Movimento de navios — No ano de 1939 frequentaram o porto 154 navios estrangeiros com 411.427 toneladas de registo e 536 nacionais com 770.551 toneladas de registo, números esses que correspondem tambem aos de navios de longo curso e de cabotagem, pois não houve navios nacionais de longo curso. Em 1938 esses

números foram, respectivamente, de 146 navios de longo curso, todos estrangeiros, com 418.310 toneladas de registo e de 491 navios de cabotagem, todos nacionais, com 739.803 toneladas de registo.

Destarte, comparadas as tonelagens de registo de longo curso e de cabotagem em 1939 e 1938, verifica-se diminuição em longo curso de 6.883 toneladas de registo, ou de 1,6 % e aumento em cabotagem de 30.748 toneladas de registo, ou de 4,2 %.

Receita — Consta do imposto adicional de 10 %, que no ano de 1939 produziu 743:131$400, contra 756:065$700 em 1938, resultando uma diminuição de 12:934$300, correspondente a 1,7 %.

Obras — Pela verba própria e com um dispêndio de 40:000$, foi fixada na barra do rio Ceará uma área de 84.500 metros quadrados de dunas e atendida a conservação da parte já existente.

ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE

Porto de Natal

Em 1890 tiveram início os primeiros estudos preliminares do porto de Natal, que foram precedidos de um longo período de pequenos melhoramentos.

Em 1921 o Governo contratou com a firma C. H. Walker & Cia., a construção do porto, mas, apenas iniciou-a, tendo sido logo depois rescindido o seu contrato.

Em 1926 o Governo resolveu executar por administração as obras da barra, cais, armazens e avenidas de acesso ao porto. Por decreto n. 21.995, de 21 de outubro de 1932, foi autorizada a inauguração da exploração do primeiro trecho do cais, com a extensão de 200 metros, o que se realizou em 24 do mesmo mês e ano, ficando a exploração a cargo do Governo, por administração direta.

Nesse regime, não tem havido tomada de contas, sendo os resultados da exploração apenas consignados nos quadros estatísticos. Essa irregularidade será, entretanto, dentro em breve sanada, pois, conforme ofício n. 1.060, de 27 de março de 1939, deste Departamento ao Chefe da Fiscalização do Porto de Natal, deverão ser feitas, na forma dos demais portos, as tomadas de contas anuais, bastando, porem, desde que se trata de serviço do próprio Governo, que as execute a Fiscalização junto à Administração do Porto, sendo dispensadas, pelo menos por enquanto, as assistências do Tesouro e do Tribunal de Contas.

O Governo mandou aumentar de 200 metros a extensão do cais e construir mais dois armazens, já estando em franco andamento as obras para esse fim, a cargo da Cia. Nacional de Construções Civis e Hidráulicas, conforme contrato assinado e registado pelo Tribunal de Contas.

O sistema adotado no trecho do porto em exploração é o mesmo dos outros portos, cobrando-se as taxas portuárias de acordo com a tabela aprovada pelo Governo, achando-se em vigor as da portaria n. 875, de 8 de novembro de 1935.

A renda bruta do porto é recolhida diariamente ao Banco do Brasil, sendo as despesas custeadas pelas verbas distribuidas à Delegacia Fiscal do Tesouro Nacional para esse fim.

Todo o pessoal é de nomeação do Governo e os cargos são exercidos em comissão. Nestas condições o pessoal não está em situação bem definida, pois não concorre para a Caixa de Aposentadorias e Pensões e nem gosa das regalias de funcionários públicos.

Acha-se em estudo por esse Ministério, conforme proposta deste Departamento, desde fins de 1938, a lei transformando o sistema atual em administração autônoma, como o do Rio de Janeiro, embora em moldes mais modestos.

Cais e aparelhamento — O cais de Natal, no trecho em exploração, é constituido por lages sobre estacaria de aço, com 200 metros de extensão e profundida de 6m,40, abaixo da maré mínima. O seu aparelhamento não satisfaz às exigências do serviço, constando de quatro guindastes a vapor, de cinco toneladas, uma locomotiva do 100 HP, 12 vagões com lotação variando entre 10 e 24 toneladas e 600 metros de linhas férreas com a bitola de um metro, sendo 400 internos e 200 externos. Os dois armazens do porto são de 70m × 25m, construidos de concreto armado, em magníficas condições para o fim a que se destinam, mas não possuem pontos rolantes, o que dificulta o aproveitamento dos mesmos.

Atualmente está sendo prolongado de mais 200 metros, com fundação em tubulões de concreto armado cravados por ar comprimido.

Movimento de mercadorias — No ano de 1939 o movimento geral de mercadorias foi de 59.342 toneladas, divididas em 3.066 toneladas de importação estrangeira, 23.468 toneladas de importação de cabotagem, 18.414 toneladas de exportação para o estrangeiro e 14.394 toneladas de exportação por cabotagem.

Comparados estes resultados com os obtidos em 1938, que foram, respectivamente, de 4.680, 23.369, 22.421 e 16.106 toneladas, verifica-se que somente na importação houve um ligeiro aumento, de 99 toneladas, equivalente a 0,4 %. O decréscimo na importação do estrangeiro foi de 1.614 toneladas, ou 34,5 %; na exportação para o estrangeiro foi de 4.007 toneladas, ou 17,9 %; e na exportação por cabotagem foi de 1.712 toneladas, ou 10,6 %.

Movimento de navios — Em 1939 frequentaram o porto 503 navios, num total de 1.353.298 toneladas de registo, sendo 56 navios de longo curso, todos estrangeiros, com 212.220 toneladas de registo, e 447 de cabotagem, todos nacionais, com 1.141.078 toneladas de registo.

Comparadas as tonelagens de registo com as do ano de 1938, que foram de 315.514 toneladas em longo curso e 1.071.421 toneladas em cabotagem, verifica-se decréscimo, em longo curso, de 102.294 toneladas de registo, ou 32,4 %, ao passo que aumenta, em cabotagem, de 69.657 toneladas de registo, ou 6,5 %.

Receita — A receita total de 504:597$100 em 1939 corresponde a 111:196$600 de imposto adicional de 10 % arrecadado e 393:400$500 de renda bruta das taxas portuárias, valores estes que, comparados aos respectivos de 191:909$400 e 477:263$800, de 1938, acusam um decréscimo geral de 42 % naquele imposto e de 17,6 % nesta renda.

Obras realizadas pelo Governo, diretamente, ou por contrato e tarefa — Da verba orçamentária para obras foi distribuida a importância de 2.063:493$000.

Prosseguimento da construção de 200 metros de cais, pelo contratante, a Companhia de Construções Civis e Hidráulicas, em tubulões, na forma do seu contrato.	1.399:758$200
Fixação, por tarefa, de 232.810 metros quadrados de dunas em Macau	111:747$400
Idem, idem, de 104.166 metros quadrados de fixação de dunas em Cunhaú.....	50:000$000
Idem, idem, de 342.070 metros quadrados de fixação de dunas em Maxaranguape.....	164:198$500
Construção de cercas de arame farpado para defesa da zona de duna plantada em Maxaranguape.	8:873$000
Despesas com o pessoal de obras, utilizado em estudos, conservação, exploração do porto de Natal e outros misteres.....	252:204$000
Pequenas obras de oficinas.....	24:500$000
	2.011:281$100

Foram iniciadas obras de melhoria de acesso ao porto de Macau.

ESTADO DA PARAIBA

Porto de Cabedelo

CONCESSÃO

Pelo decreto n. 20.183, de 7 de julho de 1931, foi dada a concessão ao Estado da Paraiba para construção e exploração do porto de Cabedelo, tendo sido o respectivo contrato celebrado em 25 e registado em 31 do mesmo mês e ano.

Concluidas as obras em 23 de janeiro de 1935, o Governo do Estado, de acordo com a autorização constante do aviso n. 3.000, de 28 de dezembro de 1934, inaugurou, naquela data, a exploração provisória do cais, ficando a mesma limitada à navegação de cabotagem, mediante as taxas baixadas com o referido aviso, até que, concluida a respectiva instalação, foi entregue ao Estado o serviço aduaneiro do porto, destinado à navegação estrangeira e então com tarifa completa e definitiva para a exploração que, assim, iniciou-se em novembro de 1935, de acordo com o decreto n. 420, de 8 do referido mês, entrando o porto em pleno regime organizado na forma da legislação competente.

Em janeiro de 1937 foi organizada por este Departamento a minuta da revisão do contrato, de forma a adaptá-lo à legislação vigente, ficando a sua solução dependente do pronunciamento do Estado concessionário, que, apesar das reiteradas reclamações deste Departamento, até agora não se maifestou a respeito.

Tarifas portuárias — A tarifa portuária em vigor no porto de Cabedelo é a aprovada pela portaria n. 894-A, de 11 de novembro de 1935, em substituição à consignada no aviso n. 3.000, de 28 de dezembro de 1934, que se referia apenas à navegação de cabotagem. Sua execução foi iniciada em 26 de novembro de 1935, data da sua publicação no *Diário Oficial*, não tendo havido até a presente data nenhuma modificação.

Tomada de contas — A tomada de contas relativa ao ano de 1938 foi aprovada pelo aviso n. 2.292, de 7 de agosto de 1939, relevada, porem, a glosa de 17:407$700, na despesa de custeio com pessoal que não esteve em serviço na Administração, de acordo com a petição do concessionário do porto, informada pelo ofício n. 2.250, de 24 de junho de 1939, deste Departamento.

Com essa alteração ficou a tomada de contas assim resumida em 1938:

Renda do cais.	1.173:009$500
Renda adicional de 10 %.	337:950$700
Renda total.	1.510:960$200

Custeio e conservação.....	1.113:290$599
Renda líquida.	397:669$601
Saldo em poder do Estado em 31/12/37.	3.657:428$099
Saldo em poder do Estado em 31/12/38.	4.055:097$700
Capital reconhecido em 31/12/37.	9.591:551$221
Em instalações no ano.....	28:000$000
Capital reconhecido em 31/12/38.	9.619:551$221

Aparelhamento do cais — Possue o porto de Cabedelo 400^{m},20 de cais de estacaria de aço, quatro armazens internos com 9.008^{m2},00 de área total, cinco guindastes elétricos, sendo um de cinco toneladas e quatro de 1,5, quatro pontes rolantes elétricas de duas toneladas e uma manual de uma tonelada. O porto não dispõe de locomotivas, mas possue um vagão com lotação de 35 toneladas, cinco com lotação de 25 toneladas e nove com lotação de 10 toneladas, alem de 2.320^{m},85 de linhas férreas, sendo 1.216^{m},50 internas e 1.104^{m},35 externas, todas com bitola de 1^{m},00.

Pelo decreto n. 3.662, de 30 de janeiro, foi aprovado o Plano Geral de Ampliação do Porto de Cabedelo, conforme requereu o Estado da Paraiba, concessionário do porto.

Movimento de mercadorias — No ano de 1939 o movimento geral de mercadorias foi de 109.807 toneladas, divididas em 4.480 toneladas de importação estrangeira, 26.884 toneladas de importação por cabotagem, 31.435 toneladas de exportação para o estrangeiro e 47.008 toneladas de exportação por cabotagem. No ano de 1938 esses quatro movimentos foram, respectivamente, de 16.456 toneladas, 24.307 toneladas, 38.145 toneladas e 42.231 toneladas.

Comparados então esses valores, verifica-se que em 1939 houve aumento apenas na exportação por cabotagem, no valor de 793 toneladas, correspondente a 1,7 %. A diminuição no movimento de importação foi muito acentuada em longo curso, com 12.494 toneladas ou 73,6 %; na importação de cabotagem foi de 149 toneladas, ou 0.6 % e na exportação para o estrangeiro foi de 13.423 toneladas, ou 29,9 %.

Os paises que mais concorreram na importação estrangeira foram a Alemanha, os Estados Unidos e a Inglaterra; e os maiores importadores foram os Estados Unidos, a Inglaterra e a Alemanha.

Movimento de navios — Frequentaram o porto, no período considerado, 65 navios estrangeiros, com 170.664 toneladas de registo e 413 nacionais, com 725.206 toneladas de registo, num total de 478 navios, com 895.870 toneladas de registo. Este total corresponde tambem a 101 navios de longo curso, com 267.726 toneladas de registo e 377 de cabotagem, com 628.144 toneladas de registo.

Comparadas as tonelagens de registo de longo curso e de cabotagem, com as obtidas em 1938, que foram, respectivamente, de 293.943 toneladas de registo e de 548.925 toneladas de registo, verifica-se decréscimo no movimento de longo curso de 26.217 toneladas de registo, ou 8,9 % e aumento no de cabotagem de 79.219 toneladas de registo, ou 14,4 %.

Receita — No ano de 1939 o imposto adicional de 10 % rendeu 147:136$400, contra 348:043$700 no ano de 1938, de onde o decréscimo de 200:907$300, correspondente a 57,7 %.

A renda bruta das taxas portuárias rendeu no ano de 1939 878:832$800, contra 1.173:293$200 em 1938, de onde o decréscimo de 294:460$400, correspondente a 25,1 %.

Porto de João Pessoa

Resume-se o pequeno movimento nesse porto fluvial ao de cabotagem, em que avulta a pequena cabotagem por meio de lanchas e veleiros.

O seu movimento de mercadorias de cabotagem, no ano de 1939, consistiu em 5.318 toneladas de importação e 5.093 toneladas de exportação, valores estes que, comparados aos de 1938, respectivamente iguais a 5.118 toneladas e 3.741 toneladas, acusam aumento, que na importação foi de 200 toneladas, ou 3,9 % e na exportação de 1.352 toneladas, ou 36,1 %.

O seu movimento de pequenas embarcações de cabotagem foi, em 1939, de 173 embarcações, com 9.320 toneladas de registo, contra 130 embarcações, com 7.086 toneladas de registo, em 1938, resultando o aumento de 43 embarcações, com 2.234 toneladas de registo, correspondente na tonelagem a 31,5 %.

ESTADO DE PERNAMBUCO

Porto de Recife

CONCESSÃO

A exploração comercial bem como a execução das obras complementares deste porto, transferido ao Governo do Estado pelo decreto n. 14.531, de 10 de dezembro de 1920, continuam a cargo do mesmo Governo, *ex-vi* da revisão do contrato autorizado pelo decreto-lei n. 1.995, de 1 de outubro de 1937 e efetuado pelo termo de 4 de março de 1938, registado pelo Tribunal de Contas em 29 do mesmo mês.

Por esse novo contrato o anterior arrendamento de curto prazo estendeu-se a 60 anos, facultando ao Estado a aplicação do capital obtido por empréstimo no montante de 43.000:000$, com garantia das rendas do porto.

Tarifas portuárias — Continuam em vigor as tarifas portuárias aprovadas pela portaria n. 746, de 23 de setembro de 1935, e postas em execução desde 1 de janeiro de 1936, com modificações parciais que constaram do relatório de 1938. As alterações verificadas no ano de 1939 são as autorizadas pela portaria n. 484, de 3 de outubro de 1938, e publicadas no *Diário Oficial* de 20 de abril de 1939, relativas à tabela *K* — Reboques — e que se resumem em:

Tabela *K* — *Reboques*:

Taxas devidas pelos requisitantes:

Pelo serviço de rebocador prestado aos navios, no porto, para as manobras de atracação ou desatracação aos cais ou para mudança de fundeadouro ou de local de atracação aos cais.

Taxas especiais:

13 — Por um reboque em horas ordinárias, das 6 às 18 horas.....	220$000
14 — Por um reboque em horas extraordinárias, depois das 18 horas....	320$000
15 — Por dois reboques em horas ordinárias, das 6 às 18 horas.....	400$000
16 — Por dois reboques em horas extraordinárias, depois das 18 horas....	600$000
17 — Por dois reboques, sendo um em hora ordinária e outro em hora extraordinária.....	500$000

Observações:

a) nos casos de necessidade de dois ou mais rebocadores para o mesmo reboque, o segundo e demais gosarão do abatimento de 40$ na respectiva taxa;

b) os navios nacionais de linhas regulares e frequentes no porto, com obrigação de exclusividade de reboque pelo aparelhamento das instalações portuárias gozarão do abatimento de 15 % nas taxas da presente tabela.

Pelo ofício n. 2.738, de 26 de julho de 1939, este Departamento encaminhou a V. Ex., informando favoravelmente, as modificações

solicitadas pelo Estado, relativamente às diversas taxas das tabelas C, G/4 e J, dependendo, porem, de aprovação.

Tomadas de contas — Pelo aviso n. 2.258, de 3 de agosto do ano considerado, foram aprovadas as tomadas de contas relativas aos anos de 1934, 1935 e 1936, que se acumularam por atraso de documentação do cessionário, abrangendo então os dois contratos de concessão correspondentes aos decretos ns. 23.141, de 15 de setembro de 1933, e 1.995, de 1 de outubro de 1937, bem assim as tarifas antiga e moderna, como ainda, finalmente, a primeira aplicação, em 1936, do empréstimo de 43.000:000$, autorizado ao Estado para a ampliação do porto.

Verificou-se, com a aplicação da nova tarifa do porto, que a renda bruta melhorou apenas na taxa de utilização sobre a anterior correspondente, de conservação, mantendo-se as demais sem grande alteração.

Quanto ao capital do empréstimo, foi reconhecida a primeira parcela aplicada em obras novas por conta do capital, como ainda a dragagem de conservação admitida no contrato da empreitada por conta do referido empréstimo.

Pelo resumo que se segue ver-se-á a situação contratual do porto em obras, rendas e despesas:

Resumo:

Rendas do porto	1934	1935	1936
Complementar — 10 %	4.300:677$400	5.800:228$900	4.282:683$100
Do cais	5.667:767$600	4.486:106$400	7.378:377$200
Total.....	9.968:445$000	10.286:335$300	11.661:060$300

Custeio e conservação:

	1934	1935	1936
Custeio	4.534:605$300	6.121:120$000	5.399:778$200
Conservação:			
P/rendas do porto	1.750:233$590	1.549:616$700	2.825:629$600
P/empréstimo ...	—	—	1.627:222$600
Total.....	6.284:838$890	7.670:736$700	9.852:630$400
Renda líquida no período	3.683:606$110	2.615:598$600	1.808:429$900

Juros do empréstimo líquido apurado	—	—	2.416:001$600
Capital reconhecido:			
Anterior	42.791:765$320	44.838:840$320	46.004:211$520
No período:			
Pelas rendas.....	2.047:075$000	1.165:371$200	189:170$900
Pelo empréstimo.	—	—	12.256:957$600
Total.....	44.838:840$320	46:004:211$520	58.450:340$020
Saldos com o Estado — das rendas do porto:			
Anterior	10.227:994$443	11.864:525$553	13.314:752$953
No período — renda bruta...	9.968:445$000	10.286:335$300	11.661:060$300
Custeio	4.534:605$300	6.121:120$000	5.399:778$200
Conservação	1.750:233$590	1.549:616$700	2.825:629$600
Juros de empréstimo	—	—	2.416:001$600
Conta do capital..	2.047:075$000	1.165:371$200	189:170$900
Saldo — rendas do porto	11.864:525$553	13.314:752$953	14.145:232$953
Do empréstimo:			
Anterior	—	—	43.000:000$000
No período:			
Conservação	—	—	1.627:222$600
Conta do capital.	—	—	12.256:957$600
Saldo de empréstimo	—	—	29.115:819$800
Total — Saldos com o Estado.	11.864:525$553	13.314:752$953	43.261:052$753

Aparelhamento do cais — O cais do porto de Recife mede 2.270^{m},18 de extensão e dispõe para o movimento de mercadorias na

faixa do cais de 50 guindastes elétricos, sendo 41 de 1,5 toneladas, sete de cinco, um de oito e um de 20 toneladas, alem de quatro guindastes a vapor, sendo duas de 2,5 toneladas, uma de quatro e uma de oito toneladas.

Para o serviço de distribuição e arrumação de mercadorias, no interior dos 13 armazens, existem 46 pontes rolantes de 1,5 toneladas.

Pelo decreto n. 4.878, de 11 de novembro, foi aprovado o projeto e orçamento provavel, na importâneia de 49:939$500, para construção de uma Estação Experimental de Frio, no porto de Recife.

Pela portaria n. 227, de 12 de maio, foi alterado o art. 50, do regulamento aprovado pela portaria n. 930, de 31 de dezembro de 1936, conforme solicitou o Governo do Estado de Pernambuco, concessionário do porto.

Movimento de mercadorias — Em 1939 o movimento geral de mercadorias atingiu a 1.082.386 toneladas, sendo 351.951 de importação estrangeira, 172.713 de importação de cabotagem, 121.110 toneladas de exportação para o estrangeiro e 436.606 toneladas de exportação por cabotagem.

Tendo sido em 1938 esses movimentos, respectivamente, de 314.802 toneladas, 156.715 toneladas, 97.437 toneladas e 345.964 toneladas, verifica-se um aumento geral: na importação estrangeira de 37.115 toneladas, ou 11,8 %; na de cabotagem de 15.998 toneladas, ou 10,2 %; na exportação para o estrangeiro de 23.673 toneladas, ou 24,3 %; e na por cabotagem de 90.642 toneladas, ou 26,2 %. Esse aumento geral produziu no total do movimento de mercadorias um aumento de 167.468 toneladas, ou 18,3 %.

Os paises que forneceram maior contingente de importação foram, por ordem, a Alemanha, os Estados Unidos, a Inglaterra e a França; e predominaram, na exportação para o estrangeiro, a Inglaterra, a Bélgica, os Estados Unidos e a França.

Movimento de navios — Em 1939 frequentaram o porto 457 navios estrangeiros, com 2.300.744 toneladas de registo, e 1.383 nacionais, com 1.728.672 toneladas de registo, num total de 1.840 navios, com 4.029.416 toneladas de registo. Esse total corresponde a 521 navios de longo curso, com 2.511.295 toneladas de registo e 1.319 de cabotagem, com 1.518.121 toneladas de registo.

Comparadas as tonelagens de registo de longo curso e de cabotagem com as obtidas em 1938, respectivamente, de 2.567.042 e 1.443.220 toneladas de registo, verifica-se o decréscimo de 55.747 toneladas de registo em longo curso, ou de 2,2 % e aumento de 74.901 toneladas de registo em cabotagem, ou de 5,2 %.

Receita — Em 1939 o imposto adicional de 10 % rendeu réis 4.611:554$300, contra 4.590:378$ em 1938, resultando um pequeno

aumento de 21:176$300, equivalente a 0,5 %; a renda bruta das taxas portuárias em 1939 produziu 9.549:386$500, contra 8.009:128$100, o que demonstra um aumento de 1.540:268$400, equivalente a 19,2 %.

As despesas de custeio desse porto, ainda sujeitas a comprovação por tomada de contas, elevaram-se a 9.815:760$300, sendo 6.750:789$ com pessoal e 3.064:971$300 com material.

Estudos, obras e aparelhamento — Por conta do Governo do Estado foram construidos 230 metros de canalização elétrica para guindastes e descarregador mecânico no cais de oito metros, feito o fornecimento e montagem de esteiras subterrâneas e elevadas nos armazens para depósito de açucar, fornecimento e montagem de seis empilhadores mecânicos de sacos, idêm de seis transportadores portáteis e de um transbordador de sacos de açucar com bitola de 6m,30, serviços e fornecimentos esses feitos pela Companhia de Mineração e Metalurgia Brasil "Cobrazil", de acordo com o seu contrato com o Estado concessionário. Foi iniciada a montagem do grande ponte-descarregador de carvão, da capacidade de 350 toneladas por hora.

Por conta da verba de obras do orçamento foi distribuida a importância de 384:200$000.

Essa verba foi utilizada para o prosseguimento dos serviços executados no canal de Goiana, diretamente pela Fiscalização, ficando concluidos os primeiros 500 metros em dragagem e revestimento das margens e aterro.

Foram realizados os estudos e planta do canal de Piedade e prosseguiram os concertos do areieiro "Espadon".

No canal de Goiana continuou a ser utilizada com reais vantagens a draga *Ijssel*, modelo especial, adquirida pela verba própria, do orçamento de 1938.

ESTADO DE ALAGOAS

Porto de Maceió

Continua em construção esse porto, pelo projeto aprovado pelo decreto n. 23.458, de 16 de novembro de 1933, no regime de concessão autorizada ao Estado pelo decreto n. 23.459, da mesma data, com contrato de 30 do mesmo mês, registado no Tribunal de Contas em 28 de fevereiro de 1934.

As obras estão sendo custeadas pelo produto do antigo 2 %, ouro, e seu sucedâneo de 10 %, papel, já tendo o Estado recebido por conta a importância de 18.469:200$0, correspondente às rendas atrasadas desde o início até 1932, conforme decreto n. 547, de 27 de dezembro de 1935.

Os produtos subsequentes estão, pelo contrato, à disposição do Estado, sendo que, os referentes aos anos de 1935 e 1936, foram es-

criturados no Tesouro como renda geral, conforme processo número 1.163/38, deste Departamento, obrigando, assim, a necessidade de abertura de crédito para a devida entrega.

Essas importâncias não estão por enquanto definitivamente consignadas, por não ter sido ainda efetuada nenhuma tomada de contas da concessão, à espera da conclusão dos melhoramentos e início da respectiva exploração comercial.

Por decreto-lei n. 2.420, de 26 de fevereiro de 1938, foi autorizado o fechamento, por um trecho do molhe, da comunicação entre as enseadas de Jaraguá e Pajussara, em substituição à ponte prevista no projeto aprovado pelo decreto n. 826, de 19 de maio de 1936, com o orçamento adicional de 245:597$500, pelos mesmos recursos da construção executada, elevando-se assim o primitivo orçamento de 19.377:784$600 a 19.623:382$100.

Em 9 de janeiro deste ano, o Governo aprovou, pelo decreto n. 3.573, projetos e orçamentos na importância total de 1.534:350$800, relativos a acréscimos de despesas sobre o orçamento aprovado pelo decreto n. 826, de 19 de maio de 1936, elevando assim o total a 21.157:732$900.

Movimento de mercadorias — No ano de 1939, o movimento de mercadorias, no total de 209.530 toneladas, dividiu-se em 3.198 toneladas de importação estrangeira, 41.157 toneladas de importação por cabotagem, 35.936 toneladas de exportação para o estrangeiro e 129.239 toneladas de exportação por cabotagem.

Em 1938 o total de 165.907 toneladas dividiu-se em 3.380 toneladas de importação estrangeira, 53.535 de importação por cabotagem, 28.837 de exportação para o estrangeiro e 80.155 de exportação por cabotagem. Resulta, então, para esses quatro movimentos, diminuição na importação e aumento na exportação, sendo: 192 toneladas, ou 5,7 %, de diminuição na importação estrangeira, 12.378 toneladas, ou 23,1 %, de diminuição na de cabotagem, 7.099 toneladas, ou 24,6 %, de aumento na exportação para o estrangeiro e 49.084 toneladas, ou 61,2 %, de aumento na de cabotagem.

Movimento de navios — No ano de 1939 frequentaram o porto 80 navios estrangeiros, com 204.490 toneladas de registo e 763 nacionais, com 1.204.978 toneladas de registo, num total de 843 navios, com 1.409.468 toneladas de registo, total esse que corresponde a 113 navios de longo curso, com 299.143 toneladas de registo e 730 de cabotagem, com 1.110.325 toneladas de registo. A tonelagem de registo de longo curso e de cabotagem em 1938, foi respectivamente, de 315.207 e 1.067.896 toneladas de registo, de sorte que, comparados estes números com os de 1939, resulta uma deminuição em 1939 de 16.064 toneladas de registo, ou 5,1 % para longo curso e um aumento de 42.429 toneladas de registro, ou 4 %, para a cabotagem.

Receita — Consta do imposto adicional de 10 %, que, no ano de 1939, produziu 195:722$700 contra 223:268$400, em 1938, resultando o decréscimo de 27:545$700, correspondente a 12,3 %.

Obras realizadas — De acordo com o projeto em execução, realizou a Companhia "Geobra", contratante dos serviços com o Estado concessionário, as seguintes obras: 50 metros de coroamento do lado interno do molhe de ligação, 560 metros de cortina de estacas metálicas, inclusive no trecho acidentado em fevereiro de 1938, 87.358 metros cúbicos de aterro, 3.400 metros quadrados de lage de concreto armado, 620 metros de sargetas com recolocação de meio-fio, 6.690 metros quadrados de calçamento e 1.930 metros lineares de camada asfáltica sobre argamassa de cimento do lado interno dos trilhos da linha férrea.

ESTADO DE SERGIPE

Porto de Aracajú

CONCESSÃO

A concessão para construção e exploração comercial deste porto foi outorgada ao Estado de Sergipe, pelo decreto n. 23.460, de 16 de novembro de 1933, devendo a sua construção ser custeada pela antiga taxa de 2 %, ouro, e sua sucedânea de 10 %, papel, relativa ao porto.

Por decreto n. 3.165, de 13 de outubro de 1938, publicado no *Diário Oficial de* 18 do mesmo mês, foi aprovado novo projeto e orçamento na importância de 5.900:140$0, para construção de cais e obras complementares, do referido porto, em substituição ao projeto e orçamento anteriores.

Por decreto-lei n. 1.501, de 10 de agosto de 1939, foi aberto pelo Ministério da Fazenda o crédito especial de 3.579:930$800 para ser entregue ao Estado por conta da taxa ouro, de 2 % e do imposto adicional de 10 %, arrecadados pela Alfândega de Aracajú, correspondente ao período de 1913 a 1936, e com o mencionado destino ao porto.

As obras a que se refere a concessão foram iniciadas.

Movimento de mercadorias — Sofreu sensivel diminuição no movimento de longo curso, quer na importação, que passou de 1.042 toneladas em 1938 a 925 em 1939, quer na exportação que 1.386 toneladas em 1938 desceu a 425 em 1939. Em conjunto, ao total de 2.438 toneladas de importação e exportação de longo curso em 1938, correspondeu em 1939 um total de 1.377, com uma diminuição de 43 %.

O movimento de mercadorias de cabotagem apresentou certo crescimento na importação e diminuição na exportação. Naquela, de 17.841 toneladas, em 1938, ascendeu a 20.586 em 1939; nesta, de 54.839 no primeiro ano citado, baixou a 49.483 toneladas em 1939, dando, em

resultado final, uma diferença para menos, de 2.611 toneladas no movimento de cabotagem.

Movimento marítimo — De longo curso, do mesmo modo que em 1938, entrou apenas um vapor com 1.084 toneladas de registo. De grande cabotagem o total de 373 embarcações entradas em 1938, com 109.659 toneladas de registo, foi excedido apenas em uma unidade, computando-se em 374, com 108.055 toneladas, as embarcações entradas em 1938. Na pequena cabotagem verificou-se tambem um pequeno aumento, de oito embarcações em 1938, com 505 toneladas, a 13 em 1939, com 762 toneladas de registo.

Nas pontes de madeira desse porto atracaram 190 embarcações com 95.388 toneladas , deixando de fazê-lo 198, com 14.513 toneladas.

Taxa de 10 % — A taxa de 10 %, que produziu 51:847$800 em 1938, rendeu em 1939, 42:759$000, isto é, menos 9:038$800, ou cerca de 21 %.

Obras — Para as obras do canal de Santa Maria e fixação de dunas foi distribuida a verba de 460:000$000.

Os serviços executados foram os seguintes, com o despêndio total da verba: 503 metros lineares de excavação, revestimento em alvenaria e construção de estradas marginais no canal de Santa Maria. 660 metros lineares de ante-dunas formadas por cercas duplas e 431.080 metros quadrados de fixação de dunas.

Portarias — Pela portaria n. 120, de 27 de fevereiro, V. Exa., atendendo ao que propôs este Departamento no ofício n. 509, de 19 de fevereiro do ano relatado, resolveu criar uma Fiscalização do Departamento de Portos e Navegação no porto de Aracajú (*Diário Oficial* de 28 de fevereiro de 1939).

ESTADO DA BAÍA

Porto do Salvador

CONCESSÃO

A exploração comercial do porto continua a cargo da Companhia Cessionária das Docas da Baía e rege-se pelo termo celebrado em 3 de novembro de 1920, de conformidade com o decreto n. 14.417, de 16 de outubro desse ano e ainda pelo termo de 27 de agosto de 1929, lavrado em aditamento ao anterior, de acordo com o decreto n. 18.855, do mesmo ano.

As cláusulas desses contratos, referentes às estipulações em moeda ouro e ao cômputo das despesas de custeio passaram, em virtude da nova legislação, a ser executadas consoante as disposições dos decretos ns. 23.501, de 27 de novembro de 1933, e 24.599, de 5 de julho de 1934, a contar das respectivas vigências.

A minuta do novo contrato, enviada ao Ministério da Viação, por ofício n. 3.476, de 15 de outubro de 1937, continua pendente da aprovação de V. Exa., com as modificações constantes dos ofícios ns. 4.215, de 21 de dezembro de 1937, n. 969, de 17 de março e n. 2.147, de 18 de junho de 1938, devendo a assinatura do termo de revisão ser efetuada logo que seja baixado pelo Governo o competente decreto, com as respectivas cláusulas.

Tarifas portuárias — A tarifa portuária acha-se em vigor desde 3 de maio de 1936, e foi aprovada pela portaria n. 39, de 21 de janeiro de 1936 e publicada no *Diário Oficial* de 3 de fevereiro do mesmo ano.

Desde aquela data até o presente, nenhuma modificação foi introduzida na tarifa deste porto.

Tomada de contas — As tomadas de contas deste porto acham-se em dia, e assim a última realizada é relativa ao ano de 1938, encaminhada a esse Ministério com o ofício n. 2.379, de 1939, e aprovada pelo aviso n. 2.090, de 21 de julho.

O capital reconhecido do porto até 31-12-38, continua a ser de 153.345:096$294, não tendo sido realizada nenhuma obra nos anos de 1936, 1937 e 1938.

Imposto adicional de 10 % — Os produtos desse imposto sobre a importância dos direitos aduaneiros cobrados pela Alfândega local constituem a renda complementar do porto.

Fundo de compensação — Pela tomada de contas de 1937, o fundo de compensação era de 2.840:837$730, passando a ser em 31-12-38, de 3.168:876$482, devido à quota anual de amortização e juros.

Da tomada de contas em apreço tem-se, em resumo, os resultados abaixo:

Capital reconhecido em 31-12-38...	153.345:096$294
Renda bruta	9.127:303$851
Custeio e conservação	5.758:276$226
Deficiência renda líquida	5.831:678$153
Renda líquida	3.369:027$625
Deficiência renda complementar...	3.996:102$453
Renda complementar	1.835:575$700
Fundo de compensação:	
Saldo em 31-12-37	2.840:837$730
Juros em 1938.....	170:450$264
Quota em 1938.....	157:588$488
Saldo em 31-12-38	3.168:876$482

Avenida Jequitaia — A Companhia Cessionária das Docas do Porto da Baía se obrigou a executar, na parte compreendida entre o Mer-

cado do Ouro e a Jequitaia, os melhoramentos e desapropriações de terrenos e bemfeitorias, constantes do projeto aprovado pelo decreto n. 9.254, de 28 de dezembro de 1911 e mediante as cláusulas baixadas com o decreto n. 9.293, de 3 de janeiro de 1912. Esse projeto foi posteriormente corrigido e alterado pelo decreto n. 20.000, de 15 de maio de 1931.

Após o contrato de revisão celebrado com a Companhia, *ex-vi* do decreto n. 14.417, de 16 de outubro de 1920, as obras desses melhoramentos passaram a figurar no termo de ajuste de 27 de agosto de 1929, celebrado, em aditamento àquele contrato, de acordo com o decreto n. 18.855, de 25 de julho do mesmo ano.

As obras em apreço foram ainda modificadas pelo decreto número 21.102, de 26 de fevereiro de 1932, e ampliadas, de acordo com o projeto e orçamento aprovados pelo decreto n. 1.118, de 25 de setembro de 1936, afim de estabelecer com o seu prolongamento até o Aeroporto, vias de acesso ao tráfego entre a zona norte da cidade e o cais do porto.

As despesas com tais obras continuam a correr por conta da taxa especial de 10 % (cobrada pelo concessionário) sobre as taxas portuárias, pela quota de 60 % da renda dos trapiches desapropriados e pelo produto eventual da venda de materiais aproveitáveis das demolições, conforme estabelece a cláusula XVI do mencionado decreto n. 28.855, de 25 de julho de 1929.

Da minuta do novo contrato que ainda se encontra nesse Ministério, pendente de aprovação, as obrigações da Companhia concernentes a esses melhoramentos constam da cláusula XL, tendo sido alí estipulados prazos para conclusão das respectivas obras e apresentação de orçamento das não previstas e que se tornaram necessárias.

Tomadas de contas da Avenida Jequitaia — Durante o ano procederam-se, de acordo com o decreto n. 18.855, de 5 de julho de 1929, as tomadas de contas comprovativas da receita e despesa aplicadas nos referios melhoramentos, no 4° trimestre de 1938 e nos 1°, 2° e 3° trimestres de 1939.

Pela primeira, relativa ao corrente ano, aprovada pelo aviso número 2.140, de 25 de julho, foi apurada a receita de 259:240$924 e a despesa de 257:882$900, resultando o saldo de 1:358$024, que passou para a tomada de contas seguinte.

Da segunda, aprovada pelo aviso n. 3.471, de 12-12-39, resultou para receita 191:185$050 e para despesa 430:231$300, verificando-se o *deficit* de 239:046$250 que deverá ser pago pelo Tesouro Nacional por conta da verba de 500:000$000 distribuida por este Departamento para as obras em questão.

A 3ª e última referentes ao 3° trimestre, aprovadas pelo aviso n. 4.217, de dezembro, acusa uma receita de 251:374$194 e uma

despesa de 510:191$700, resultando um *deficit* de 259:321$206, que deverá ser pago à Companhia pelo Tesouro Nacional por conta da verba de 500:000$0 distribuida por este Departamento para as obras em causa.

Total da receita e despesa — Pelo quadro-resumo das tomadas de contas, verifica-se que a receita propriamente arrecadada pela Companhia para ser aplicada nos melhoramentos entre o Mercado do Ouro e a Jequitaia, atingiu até o 3° trimestre de 1939, a 7.355:088$689, que somados aos suprimentos feitos pelo Governo, na importância de 6.105:127$355, perfazem o total de 13.460:216$044, que corresponde efetivamente às despesas feitas com os ditos melhoramentos.

Cais e aparelhamento do porto — A extensão total de cais no porto da Baía é de 1.480^{m},00, contando 10 armazens internos, 17 guindastes elétricos, sendo 2 de 1,5 toneladas e 15 de tres e ainda, cinco guindastes a vapor de tres toneladas.

Movimento de mercadorias — O movimento total, no ano de 1939, atingiu a 629.553 toneladas de mercadorias, apresentando, assim, um aumento de 111.015 toneladas sobre o total de 518.538 toneladas obtido em 1938, ou sejam 21,4 %. Esse total discrimina-se na importação e na exportação, da seguinte forma:

Importação — na do estrangeiro, 81.104 toneladas em 1939, contra 76.601 toneladas em 1938, resultando o aumento de 4.503 toneladas, ou 5,9 %. tendo sido a Argentina, a Alemanha, os Estados Unidos e a Inglaterra os paises que maior contingente forneceram; e na cabotagem, 270.781 toneladas em 1939, contra 171.107 toneladas em 1938, de onde resulta o forte aumento de 99.674 toneladas, ou de 58,3 %.

Exportação — para o estrangeiro, 186.379 toneladas em 1939, contra 176.241 toneladas em 1938, de onde o aumento de 10.138, ou de 5,8 %, tendo predominado como paises importadores os Estados Unidos, a Alemanha, a Holanda, a França e a Inglaterra; e por cabotagem, 91.289 toneladas em 1939, contra 94.589 toneladas em 1938, resultando o decréscimo de 3.300 toneladas, ou de 3,5 %.

Movimento de navios — Em 1939 frequentaram o porto 463 navios estrangeiros, com 2.326.761 toneladas de registro e 1.701 nacionais, com 1.686.356 toneladas de registro. Esse total divide-se em 526 navios de longo curso, com 2.571.253 toneladas e 1.638 de cabotagem, com 1.441.864 toneladas de registo.

Comparadas as tonelagens de registo de longo curso e de cabotagem com as obtidas em 1938, respectivamente, de 2.718.798 e 1.464.702 toneladas de registro, verifica-se diminuição de 147.545 toneladas de registro, ou 5,4 %, em longo curso, e de 22.838 toneladas de registro ou 1.6 %, em cabotagem.

Receita — Atingiu o imposto adicional de 10 % em 1939, a importância de 1.583:609$600 e a renda bruta das taxas portuárias a

9.342:969$910. Tendo sido, respectivamente, essas receitas em 1938 de 1.935:607$700 e 9.077:964$507, verifica-se, decréscimo na primeira de 351:998$100, ou 18,2 %, e na segunda, de 265:005$403, ou 2,9 %.

Obras — (No porto de Belmonte) — 108 metros de muralha (em estacas-pranchas de cimento armado).

Foram construidas 294 estacas de sete metros, 140 de 4m,50 e 118 placas de 4m,50 tudo em cimento armado, de acordo com o projeto aprovado.

Foram colocados no cais acima citado 529 estacas de 7 metros, 120 placas de 4m,50 e 120 tirantes de 1:5/8" na cortina de proteção da cidade.

No rio São Francisco foram realizados os serviços seguintes:

Derrocamento de 641m³, dragagem de 9.360m³ de cascalho grosso, construção de 26 espigões com o emprego de 10.783m³ de pedra, revestimento de espigões numa extensão de 665 metros e emprego de 1.995m³ de pedra. Reparo de embarcações, construção de 42 metros de cais na cidade de Remanso com o emprego de 250m³ de alvenaria de pedra com argamassa de cimento. Levantamento topo-hidrográfico de 330 quilômetros do rio.

Por conta do plano quinquenal foram entregues a este Departamento as seguintes importâncias:

Para obras em Itaparica.....	250:000$000
Para obras no porto de São Roque....	500:000$000

Em Itaparica foram levadas a efeito pela verba de 250:000$000 as seguintes obras:

145 metros correntes de cais, conclusão da pavimentação das avenidas marginais numa área de 1.920m² e 160 metros de meio-fio e aterro de novo cais, com 10.643m³.

Conclusão do cais de enraizamento da ponte de Mar-Grande, em 71 metros correntes, e mais 4.580m³ de alvenaria desse cais.

Para São Roque, de acordo com o suprimento acima citado, foram adquiridos materiais, ferro e cimento para execução das obras que terão início no correr do presente ano.

PORTO DE ILHÉUS

Continua em vigor o contrato autorizado pelo decreto n. 166, de 15 de maio de 1935, executado por termo de 13 de junho seguinte, publicado no *Diário Oficial* de 21 do mesmo mês, e registrado pelo Tribunal de Contas em 10 de julho do mesmo ano, contrato esse já nos moldes da nova legislação a respeito.

Tarifa portuária — A tarifa em vigor no porto de Ilhéus, já de acordo com a nova legislação portuária, foi aprovada pela portaria n. 874, de 8 de novembro de 1935, publicada no *Diário Oficial* de 10 de janeiro de 1936. Nenhuma modificação foi introduzida até o presente.

Tarifas portuárias — A tarifa em vigor no porto de Ilhéus, já de ano de 1938, de acordo com o ofício n. 4.639, de 12 de dezembro, ainda dependente de aprovação de V. Ex. São os seguintes os resultados apurados na tomada de contas em questão:

Capital reconhecido até 31/12/38.....	5.149:680$984
Fundo de compensação em 31/12/38..	47:489$644
Renda bruta no período	1.860:968$363
Custeio e conservação.....	1.436:648$981
Renda líquida	424:319$382
Rendimento do capital.....	8,239 %

Capital reconhecido — Não tendo havido nenhuma obra executada nos anos de 1937 e 1938, o capital reconhecido em 1938 é o mesmo apurado pela tomada de contas de 1936, isto é, 5.149:680$984.

Fundo de compensação — Foi encerrada em 31 de dezembro de 1935 a conta de capital inicial do porto, com a importância de 5.149:680$984, a que corresponde a quota anual de 14:916$963. O fundo de compensação iniciado em 1936, atinje, já em 1938, a importância de 47:489$644.

Cais e aparelhamento do porto — O cais mede 454^{m},00 de extensão, não dispondo o porto de aparelhamento para movimentação de mercadorias no cais e armazens.

Pelo decreto n. 4.369, de 10 de julho, foram aprovados projetos e orçamentos na importância total de 126:935$625, relativos à construção de um portão, muralha no estero do morro de Pernambuco e calçamento na área do cais do porto de Ilhéus, no Estado da Baía.

Pelo aviso n. 717, de 16 de março, V. Ex. autorizou, a título precário, a localização do edifício do Mercado Municipal de Ilhéus, conforme requereu a Prefeitura Municipal daquela cidade.

Movimento de mercadorias — Em 1939 o total de 127.162 toneladas dividiu-se em uma insignificante importação estrangeira de 77 toneladas e mais 42.414 toneladas de importação de cabotagem, 32.295 toneladas de exportação para o estrangeiro e 52.376 toneladas de exportação por cabotagem. Pondo de lado a importação estrangeira, por ser quasi nula, e comparando os demais movimentos com os obtidos em 1938, que foram, respectivamente, de 36.704, 43.928 e 39.798 toneladas, verifica-se na importação de cabotagem um aumento de 5.710 toneladas, ou 15,5 %, na exportação para o estrangeiro um decréscimo de 11.633 toneladas, ou 26,6 %, e na exportação por cabotagem um aumento de 12.578 toneladas, ou 31,6 %.

Movimento de navios — Em 1939 frequentaram o porto 25 navios de longo curso, todos estrangeiros, com 31.275 toneladas de registo; e 551 de cabotagem, todos nacionais, com 178.494 toneladas de registo. Comparadas as tonelagens com as obtidas em 1938, que foram, respectivamente, de 34.549 e 189.097 toneladas de registo, verifica-se diminuição geral, que em longo curso é de 3.274 toneladas de registo, ou 9,5 %, e em cabotagem é de 10.603 toneladas de registo, ou 5,6 %.

Receita — Consta da renda bruta das taxas portuárias, que em 1938 foi de 1.797:682$671 contra 1.887:611$763, em 1938, resultando o decréscimo de 89:929$092, equivalente a 4,8 %.

Continua precária a situação da barra de Ilhéus, por falta do serviço de dragagem já por mais de uma vez executado por conta da Companhia. Devido ao acidente da perda do tubo da draga "Baía", quando iniciava o serviço por este Departamento e por conta da Companhia, deixou de ser realizada a dragagem que se tornava necessária.

Para procurar solução definitiva e permanente para essa barra, vai este Departamento iniciar estudos para execução de obras fixas. Projetadas e orçadas essas obras, será a Companhia intimada a executá-las sob pena de rescisão, na forma do seu contrato de concessão.

Independentemente do resultado desses estudos, o Departamento logo que possa rehaver o tubo perdido, reiniciará a dragagem por conta da Companhia.

PORTO DE CARAVELAS

Continua em concessão a José Nunes da Silva, de acordo com o decreto-lei n. 80, de 11 de março de 1935, contrato de 7 de novembro do mesmo ano, publicado no *Diário Oficial* de 13 de novembro seguinte e registado no Tribunal de Contas em 19 de junho de 1936.

Ao aproximar-se a extinção do prazo de dois anos a que se refere a cláusula VI, § 1º, do contrato em vigor, o Concessionário requereu prorrogação por mais dois anos, o que foi autorizado pelo decreto n. 2.987, de 1938.

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Porto de Vitória

CONCESSÃO

Continua esse porto no regime de concessão ao Estado do Espírito-Santo, autorizado pelo decreto n. 16.739, de 31 de dezembro de 1924 e termo de contrato de 5 de junho de 1925, publicado no *Diário Oficial* de 10 e registado no Tribunal de Contas em 22 do mesmo mês.

Os trabalhos de construção estiveram suspensos desde outubro de 1930 até julho de 1935, dando lugar a possibilidade de rescisão do contrato, de acordo com a letra "e", a cláusula XLI, tendo o Governo, porem, preferido reformá-lo para o que, organizou-se a minuta submetida à consideração de V. Exa. pelo ofício n. 3.178, de 15 de julho de 1935.

Ulteriormente modificada essa minuta por este Departamento e pelo Governo do Estado, resultou a nova proposta encaminhada a V. Ex. pelo ofício n. 1.563, de 13 de maio de 1937, organizada nos moldes do tipo uniforme adotado para os concessionários Estados.

Ainda por ofício n. 1.532, de 2 de maio do ano relatado, este Departamento informou a V. Exa. que a cláusula XXXIII, como se acha redigida na última proposta, está em desacordo com a lei portuária 24.599/34, propondo a seguinte redação:

Cláusula XXXIII — A presente concessão poderá ser transferida a terceiros, no todo ou em parte, pelo Estado Concessionário, desde que haja instalações prontas a entrar em exploração e mediante prévia autorização do Governo Federal.

Acha-se ainda dependente de solução a minuta proposta.

O decreto-lei n. 1.645, de 2 de outubro, autorizou a exploração organizada do porto de Vitória, tendo sido fixada por V. Ex. para 1° de janeiro do corrente ano a data de sua inauguração.

As obras contratadas pelo Estado concessionário prosseguem com regularidade.

Tarifas portuárias — As tarifas para o porto de Vitória foram aprovadas pela portaria n. 486, de 5 de outubro de 1939, tendo entrado em vigor em 1° de janeiro do ano em curso, com a inauguração do mesmo porto.

Tomadas de contas — A última tomada de contas realizada foi a relativa ao ano de 1937, a qual foi aprovada pelo aviso n. 2.228, de 7 de julho de 1938, cujos resultados já constaram do relatório do ano anterior.

Movimento de mercadorias — O movimento de importação estrangeira atingiu em 1939 ao total de apenas 829 toneladas, enquanto em 1938 atingiu a 2.009 toneladas, havendo assim um decréscimo de 1.172 toneladas, ou de 41,4 %.

A importação de cabotagem atingiu a 67.115 toneladas contra 71.172 toneladas em 1938, resultando, pois, ainda deminuição de 4.057 toneladas, correspondente a 5.7 %.

A exportação para o estrangeiro foi de 87.192 toneladas em 1939, para 90.971 em 1938, de onde ainda um decréscimo de 3.779 toneladas, ou de 4,2 %. E a exportação por cabotagem foi de 25.303 toneladas, em 1939, contra 28.866, em 1938, resultando ainda decréscimo, no valor de 3.563 toneladas, ou 12,3 %.

Verifica-se, assim, que houve uma diminuição geral no movimento de mercadorias, cujos totais em 1939 e 1938 são de 180.441 e 193.010 toneladas, dando uma diminuição de 12.569 toneladas, ou de 6,5 %.

Movimento de embarcações — No movimento de longo curso entraram no ano findo 233 embarcações, com 757.705 toneladas de registo, o que em relação às 297 embarcações com 938.432 toneladas, entradas em 1938, representa o decréscimo de 64 embarcações, atingindo a 180.727 toneladas de registo.

No de cabotagem, em 1939, verifica-se a entrada de 1.131 embarcações, com 754.098 toneladas de registo contra 1.279 embarcações em 1938, de tonelagem igual a 852.556, tendo havido, ainda, a diminuição de 141 navios, correspondentes a 98.458 toneladas de registo.

Houve, portanto, uma diminuição geral no movimento de navios de 1938 a 1939, passando-se do total de 1.790.988 para 1.511.803 toneladas de registo, num decréscimo de 279.185 toneladas de registo, ou 15,6 %.

Receita — Consta do imposto adicional de 10 %, que em 1939 atingiu, a 42:472$400, enquanto que em 1938 foi de 104:575$500, resultando uma diminuição de 62:103$100, correspondente a 59,4 %.

Verifica-se, pois, uma diminuição geral, quer no movimento de mercadorias, quer no de embarcações, quer no da receita do porto.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Porto de Niterói

CONCESSÃO

Continua em concessão ao Governo do Estado do Rio, praticamente sem movimento e com as tomadas de contas ainda em atraso desde 1929, apesar de reiteradas reclamações deste Departamento por ofícios ns. 306, de 27 de janeiro e 984, de 21 de março do ano relatado.

Em consequência dessa situação, deixou esse porto de ter Fiscalização própria, ficando anexado à Fiscalização do Porto do Rio de Janeiro, de acordo com o aviso n. 356, de 8 de fevereiro de 1939.

Movimento de mercadorias — Em 1939 o movimento geral de mercadorias foi apenas de 3.894 toneladas, divididas em 3.163 toneladas de importação e 731 de exportação, ambos de cabotagem.

Em 1938 teve-se 5.187 toneladas de importação de cabotagem e 943 toneladas de exportação de cabotagem, de sorte que, comparados com estes os valores relativos a 1939, resulta diminuição em ambos

os movimentos, sendo de 2.024 toneladas ou 39 %, na importação de cabotagem e de 212 toneladas, ou 22,5 %, na exportação de cabotagem.

Não ha movimento de navios neste porto, a não ser de embarcações de pequeno porte (lanchas, batelões, etc.) que transportam mercadorias de vapores ancorados na baía de Guanabara.

Receita — Imposto adicional, em 1939, de 426:063$000, que corresponde à importação de carvão do estrangeiro e cuja renda portuária é recolhida pela Superintendência do Porto do Rio de Janeiro. Renda bruta no mesmo período, de 50:921$800, correspondente a mercadorias diversas importadas.

Em 1938 o imposto adicional foi de 516:832$200 e a renda bruta de 54:756$800, valores que, comparados aos de 1939, demonstram ter havido diminuição, que no imposto de 10 % foi de 90:769$200 e na renda bruta das taxas portuárias foi de 3:835$000, que correspondem, respectivamente, a 17,6 % a 7,0 %.

Porto de Angra dos Reis

CONCESSÃO

O Estado do Rio de Janeiro é o concessionário da construção e exploração deste porto, em virtude do decreto n. 16.961, de 24 de junho de 1925, do contrato celebrado a 10 de junho e registado em 23 de setembro do mesmo ano.

Apesar das reclamações deste Departamento, ainda não foi regularizada a situação do contrato desse porto que continua em desacordo com as instalações executadas, tendo sido, durante o ano de 1939, reiterado o pedido de providências por ofício n. 4.468, de 28 de novembro, ainda sem solução.

Tambem as tomadas de contas ainda não tiveram início embora sempre reclamadas, sem siquer justificação do Estado em contrário.

Por muito, conseguiu este Departamento regularizar a situação orçamentária das obras construidas e aprovadas por decreto número 2.425, de 26 de fevereiro de 1938, no valor de 5.658:334$000, seguindo-se a aprovação da tarifa pela portaria n. 315, de 30 de junho e autorização da exploração definitiva pelo decreto-lei n. 1.372, de 24 de junho, sendo inaugurado a 24 de outubro do ano considerado.

Por ofício n. 4.035, de 24 de outubro, restituiu este Departamento a esse Ministério uma petição de Rodrigues Dorges pedindo a concessão desse porto e informada com a referência da concessão em vigor, impedindo qualquer outra.

Tarifa portuária — Aprovada pela portaria n. 315, de 30 de junho e publicada no *Diário Oficial* de 12 de julho, foi acrescentada a tabela *E* de armazenagem externa, aprovada pela portaria n. 514, de 19 de outubro e constante em anexo, na íntegra do presente relatório.

Pelo decreto n. 4.607, de 26 de agosto, ficaram aprovados o projeto, especificações e orçamento provavel, na importância de 244:431$647, relativos à construção de um armazem para sal.

Pelo decreto n. 4.874, de 11 de novembro, foi aprovado o orçamento provavel, na importância de 40:200$. para construção do edifício da Administração do porto de Angra dos Reis.

Pelo aviso n. 356, de 8 de fevereiro de 1939, V. Ex. autorizou a este Departamento a transferência da sede da Fiscalização dos Portos do Estado do Rio de Janeiro, de Niteroi para o porto de Angra dos Reis.

Porto de Cabo Frio

Foi distribuida a verba de 500:000$, tendo sido executados os serviços seguintes:

Dragagem 78.670^{m3}	236:457$100
Derrocamento 800^{m3}	42:416$600
Construção de 250 metros de cais	13:859$000
Estudos	11:230$200
Administração, pessoal e material	41:603$100
Adaptação, conservação e reparos do material flutuante	145:231$300
Material existente no almoxarifado	9:202$700
	500:000$000

No primeiro semestre do presente exercício serão concluidas as obras de melhoramento desse porto e que consistem no alargamento da sua barra e dragagem do seu canal de acesso e bacia de evolução.

DISTRITO FEDERAL

Porto do Rio de Janeiro

ADMINISTRAÇÃO AUTÔNOMA

Continua esse porto a cargo da Administração Autônoma, instituida pela lei n. 190, de 16 de janeiro de 1936, e novamente organizada de acordo com o decreto n. 684, de 13 de setembro de 1938, e respectivo regulamento aprovado pelo decreto n. 3.069, da mesma data.

Por essa organização, o Superintendente e o Gerente, que anteriormente eram escolhidos dentre os engenheiros deste Departamento,

passaram a ser de livre escolha do Sr. Presidente da República e o Conselho, que se compunha de cinco membros, foi aumentado de dois, um especialista em administração e controle e outro em transportes, ambos propostos pelo Ministro da Viação e tambem de nomeação do Sr. Presidente da República, bem como os representantes de classe, estes, porem, escolhidos em lista tríplice das respectivas Associações.

O Conselho, pelo decreto-lei n. 843, de 9 de novembro de 1938, ficou com a atribuição de escolher, dentre os seus membros, o substituto do Gerente nos seus impedimentos eventuais.

Pela portaria n. 37, de 19 de janeiro, de V. Ex., foi aprovado o orçamento industrial da receita e despesa da Administração do Porto, para o exercício de 1939, nos totais, respectivamente, de 30.700:000$ e 27.700:000$, com o saldo destinado à bonificação do pessoal (240:000$), fundo de reserva e renovação (600:000$) e fundo de obras novas (2.160:000$).

O quadro do pessoal, para o referido exercício, sofreu alterações, sendo, por despacho do Sr. Presidente da República, de 12 de janeiro do ano relatado, exarado na exposição de motivos n. 83, de 6 de dezembro p. findo, aprovadas as respectivas tabelas numéricas de remuneração e de gratificações de função, do pessoal necessário aos serviços da Administração.

Em virtude do inquérito mandado proceder pelo Sr. Presidente da República, para apurar as acusações feitas pelo Gerente à Administração do Porto e à vista do parecer do D. A. S. P., constante da exposição de motivos n. 811, de 23 de maio, foram, por despacho do Sr. Presidente da República, de 19 de junho, exarado na referida exposição, dispensados os membros que, então, constituiam o Conselho da Administração do Porto e por decreto de 5 de julho, designada uma Comissão Especial encarregada de solucionar as sugestões apresentadas pela Comissão de Inquérito sobre questões técnicas e administrativas concernentes ao Porto e à Estrada de Ferro Central do Brasil.

Por decreto de 3 de julho, foram designados, em comissão, para os cargos, respectivamente de Superintendente e de Gerente da Administração do Porto, os engenheiros José Alexandre Teixeira de Mello e Cassio Tamborindeguy, os quais tomaram posse em 5 do mesmo mês e por decretos do dia 7 seguinte, designados todos os membros e suplentes do Conselho de Administração do Porto, de acordo com o art. 3° e nos termos dos §§ 2° e 5° do mesmo artigo do regulamento aprovado pelo decreto n. 3.069, de 13 de setembro de 1938.

Tarifa portuária — Continua em vigor a que foi aprovada pela portaria n. 795, de 9 de outubro de 1935, com as alterações já consignadas no relatório anterior.

No decurso de 1939, essa tarifa não sofreu nenhuma modificação.

Tomada de contas — Foi efetuada em 1939 a tomada de contas da Administração do Porto, relativa ao ano de 1938, cujos resultados constantes da respectiva ata se resumem no seguinte:

Exploração do porto:

Renda das taxas portuárias	30.974:383$000
Renda eventual	853:909$300
Total das rendas no período.....	31.828:292$400
Despesas de custeio	22.501:777$800
Saldo da exploração.....	9.326:514$600

Desse saldo foi distribuida ao pessoal em quotas de bonificação na forma do regulamento a importância de 746:121$100 ficando o restante à conta de fundo de renovação e obras novas.

O capital reconhecido no porto foi retificado pela 3ª Divisão deste Departamento, entrando em conta com as baixas de serviço apuradas, bem como com o reajustamento das instalações antigas resultando na importância de 359.017:828$600 para 31 de dezembro de 1937, que, acréscimo de 4.885:874$400 no ano, importou em 363.903:703$, em 31 de dezembro de 1938, conforme especificação anexa ao presente relatório.

Liquidação da rescisão do arrendamento do porto — Pela papeleta n. 33.532, de 30 de outubro de ano relatado, desse Ministério, este Departamento recebeu a contestação da Companhia Brasileira de Portos na cobrança judicial do débito apurado contra a Companhia, no encontro de contas constante do decreto n. 24.188-34, que rescindiu o contrato de arrendamento do porto.

Essa contestação pretende inverter o débito de 7.585.017$403, da Companhia, em crédito de 3.705:448$811, a seu favor, para o que, formulou a Companhia oitenta e nove "Provarás" repisados, confusos e indevidos, que este Departamento rebateu um a um, encaminhando o seu estudo a V. Ex. pelo ofício n. 1, de 2 de janeiro do corrente ano, para defesa do Governo pela Procuradoria da República, na ação em processo.

Movimento de mercadorias — No ano de 1939 o movimento geral de mercadorias atingiu a 4.081.225 toneladas, assim distribuidas: importação estrangeira 1.647.789 toneladas, de cabotagem 1.024.836 toneladas, exportação para o estrangeiro 999.248 toneladas e por cabotagem, 309.353 toneladas. Em 1938 esses movimentos foram, respectivamente, de 1.662.749 toneladas, 889.123 toneladas, 924.061 toneladas e 355.784 toneladas, resultando pela comparação que, no biênio houve decréscimo somente na importação estrangeira, de

14.960 toneladas ou 0,9 %; o aumento na importação de cabotagem foi de 135.713 toneladas ou 15,3 %; o aumento na exportação para o estrangeiro foi de 75.187 toneladas ou 8,1 % e o aumento na exportação por cabotagem foi de 53.569 toneladas ou 20,9 %.

A maior importação foi feita pela Alemanha, a República Argentina, os Estados Unidos e a Inglaterra, na ordem da enumeração; e os paises que receberam maior exportação por este porto foram, pela ordem, os Estados Unidos, a Alemanha, a Polônia e a República Argentina.

Movimento de navios — No ano de 1939 frequentaram o porto 1.749 navios estrangeiros, com 8.299.605 toneladas de registo e 2.415 nacionais, com 2.513.722 toneladas de registo, no total de 4.364 navios, com 10.813.327 toneladas de registo. Este total corresponde a 1.843 navios de longo curso, com 8.609.121 toneladas de registo e 2.321 de cabotagem, com 2.204.206 toneladas de registo.

Comparadas as tonelagens de registo com as do ano de 1938, respectivamente iguais a 9.535.242 e 2.125.059 toneladas de registo, verifica-se no movimento de longo curso um decréscimo de 926.121 toneladas de registo ou de 9,7 %, ao passo que no de cabotagem se verifica um aumento de 79.147 toneladas de registo ou de 3,7 %.

Receita — No ano de 1939 atingiu a arrecadação do imposto adicional de 10 % a 31.229:599$700, tendo em 1938 atingido a 37.866:029$700, resultando um decréscimo de 6.636:430$, equivalente a 17,5 %. No mesmo ano de 1939 atingiu a renda bruta das taxas portuárias a 32.630:952$200, enquanto que no ano de 1938 atingiu a 30.969:508$300, registrando-se então um aumento de 1.661:443$900, equivalente a 5,4 %.

Estudos, obras e aparelhamento — Foi distribuida à Fiscalização a importância de 814:000$, pela verba global de obras do orçamento. Com ela foi dado prosseguimento à construção das novas oficinas do Cajú e adquirido material que se encontra em *stock*, no valor de 100:866$871 que será empregado no presente exercício. Foram feitas reparações no material flutuante e na ponte de atracação das oficinas.

Prosseguiram os estudos hidrográficos da baía de Guanabara, ampliada a rede de triangulação e realizadas sondagens geológicas e hidrográficas.

ESTADO DE SÃO PAULO

Porto de Santos

De acordo com o primitivo contrato de 28 de julho de 1888 e as alterações constantes dos decretos ns. 74, de 21 de março de 1891, 942, de 15 de julho de 1892 e 7.598, de 4 de outubro de 1909, continuou a Cia. Docas de Santos a executar os serviços de exploração do porto.

Encerrada, pelo aviso n. 252, de 18 de dezembro de 1923, a conta de capital da Companhia, no total de 154.255:967$238, foi ela reaberta pelo decreto n. 18.284, de 16 de junho de 1928, para receber as importâncias do custo das obras e aquisições autorizadas por esse decreto e ser de novo encerrada quando concluidas essas realizações, no prazo de sete anos, fixado na cláusula V, recalculando-se, então, a quota constitutiva do fundo de amortização, prevista na cláusula IV.

Com a vigência do decreto-lei n. 24.599/34, essa conta de capital foi declarada encerrada por decreto n. 658-A, de 21 de fevereiro de 1936, contando-se o encerramento a partir de 16 de junho de 1935 e abrindo-se, nessa data, a primeira conta de capital adicional, incluidas as despesas das obras e aquisições ainda não efetuadas, das autorizadas pelo citado decreto n. 18.284/28 e de outras que se tornaram necessárias aos serviços do porto.

A conta de compensação do capital inicial do porto, no total de 216.000:000$ apresentada pela Cia. Docas de Santos com a tabela das quotas semestrais de 328:024$500, mais os juros de 6 % ao ano, capitalizados semestralmente para formação do fundo de amortização, até o fim do prazo de concessão acha-se em estudo neste Departamento.

O Sindicato União dos Operários da Cia. Docas de Santos, em petição de 30 de agosto de 1938 (papeleta 19.933/38), reclamou que lhe fosse distribuido o saldo verificado em 1937, entre o produto dos 10 % adicionais sobre a tarifa e a importância efetivamente despendida pela Companhia com o aumento de salários e ordenados do pessoal, constante da tabela então em vigor.

Este Departamento, estudando o processo restituiu-o por ofício n. 985, de 21 de março de 1939, com o parecer de que o referido adicional não poderia ser indefinidamente comparado à despesa a que tem por fim corresponder, pois dessa forma ficava sujeito a constantes reajustamentos para mais ou para menos, dando assim uma instabilidade inconveniente e injustificada para a tarifa do porto.

Em outro requerimento dirigido diretamente ao Ministério do Trabalho, o mesmo Sindicato solicitou sob nova forma, o aumento de salários do pessoal diarista e horista da Cia. Docas, o que lhe foi concedido por despacho do respectivo Ministro, de 28 de fevereiro de 1939, com fundamento no de V. Ex. citado nesse despacho. Transmitido o processo a esse Ministério pelo do Trabalho para que se pronunciasse a respeito, este Departamento, por ofício n. G. — 147, de 27 de maio, encaminhou a V. Ex. os demonstrativos da despesa adicional decorrente do aumento concedido, no total de 4.264:417$500 e a proposta de uma majoração de taxas, calculada em 16.6 %, (o atual de 10 %, acrescido de 6.6%) para constituir a receita adicional destinada a compensar aquela despesa, até que, devidamente estudada, se procedesse a revisão geral da atual tarifa.

O aumento concedido pelo Sr. Ministro do Trabalho, com fundamento em despacho de V. Ex. foi condicionado à criação de uma receita adicional pela majoração das taxas da tabela *H* da tarifa, quando aplicadas a "carga em geral". Entretanto, tendo a Companhia demonstrado que com essa medida as novas taxas teriam valores proibitivos, mesmo se a estendesse a todas as "taxas gerais" da tabela *H*, este Departamento aceitou a aludida proposta da Companhia de ser o adicional estendido a todas as taxas, reduzida, porem, a despesa adicional por ela apresentada a 4.034:965$300, pelo desconto da parcela de 229:452$200, correspondente à contribuição, para a Caixa de Aposentadorias e Pensões, no 1º ano do aumento, por não constituir despesa permanente e nesse caso, o novo adicional com que deviam ser cobradas as taxas portuárias teria o valor de 6,2 %, ou o total de 16,2 %, com a adição dos 10 % existentes.

Na determinação desse valor não foi tomada em consideração a parcela de 1.315:257$428 da renda líquida apurada em 1937 e verificada na tomada de contas desse ano, excedente ao limite de 10 % do capital reconhecido, o que obrigava e redução das taxas, de conformidade com o decreto-lei n. 24.599/34.

Em solução a esse assunto e atendendo ao que propôs o Ministério do Trabalho para reajustamento dos salários do pessoal diarista e horista da Companhia, V. Ex., à vista do parecer deste Departamento constante do citado ofício n. G-147/39, resolveu, pela portaria n. 260, de 30 de maio, elevar o adicional de 10 % a 16 %, ficando a Companhia obrigada a submeter à aprovação desse Ministério, dentro do prazo de 90 dias, uma nova tarifa para o porto, resultante da revisão da atual e de incorporação, ao valor das novas taxas, do adicional de 16 %, cuja cobrança cessará na data em que essa nova tarifa entrar em vigor.

Por telegrama s/n da mesma data, determinou esse Ministério que as novas tabelas de salários do pessoal diarista e horista, organizadas pelo Ministério do Trabalho, deviam vigorar a partir de 1º de junho de 1939.

O Conselho Federal do Comércio Exterior, tendo por objetivo a revisão do contrato da Cia. Docas, solicitou, por ofício n. 2.719, de 14 de julho, cópia do levantamento da conta de capital realmente invertido pela referida Companhia, aprovado pelo Governo, no que foi atendida por ofício n. 2.819, de 1º de agosto de 1939, com a remessa, em anexo, do quadro da composição do capital reconhecido na importância de 217.046:553$719, até a tomada de contas relativa ao ano de 1937.

A Companhia, ouvida a respeito, declarou ter ainda, referente ao ano de 1938 e 1º semestre de 1939, obras executadas, pendentes de tomada de contas, que elevam a 220.793:768$789 o capital a ser reconhecido até 30 de junho de 1940, o que será devidamente apurado, no tempo oportuno, em tomada de contas.

Por ofício n. 242, de 18 de janeiro, este Departamento encaminhou a V. Ex., com parecer favoravel, o requerimento em que a Companhia Docas pedia autorização para ceder à Light & Power, a título gratuito, uma pequena área de terreno, na encosta do morro de Nova Cintra, destinada à passagem da nova linha de transmissão que servirá para suprimento de energia às Docas, nos casos de interrupção da instalação de Itatinga, o que foi concedido por ofício n. 1.427, de 8/3/39, da Diretoria Geral de Contabilidade desse Ministério.

Por ofício n. G.-55, de 16 de fevereiro, com que foi restituido o processo do aviso n. 84, de 18 de junho de 1938, do Ministério da Fazenda, encaminhado pela papeleta n. 16.003/38, sobre o beneficiamento do milho de exportação no porto de Santos, este Departamento prestou os necessários esclarecimentos atinentes ao assunto, declarando haver recomendado à Fiscalização entender-se com a Administração do Porto para a Companhia tomar a seu cargo o serviço de expurgo, como facultativo do contrato e da tarifa na forma da legislação em vigor.

Este Departamento, por ofício n. 905, de 15 de março, encaminhou favoravelmente o requerimento em que a Companhia Docas solicitava permissão para ceder ao Ministério da Marinha um terreno pertencente ao porto, para construção da sede da Capitania dos Portos do Estado de São Paulo, o que foi autorizado por aviso n. 884, de 31 de março, comunicado à Fiscalização do Porto por ofício n. 1.441, de 25 de abril.

Tarifas portuárias — Até 30 de maio vigorou no porto a tarifa aprovada pela portaria n. 853, de 29 de outubro de 1935, com as modificações já mencionadas no relatório anterior e acrescida, desde 1° de novembro de 1936, da taxa adicional de 10 % criada pela portaria n. 650, de 30 de setembro do mesmo ano, para compensar o aumento de salários do pessoal da Companhia, então, concedido pela Delegacia do Trabalho Marítimo de Santos.

Em virtude da portaria n. 260, de 30 de maio, baixada por V. Ex. e já referida, a Companhia passou a cobrar, a partir de 1° de junho, em substituição do referido adicional de 10 %,o de 16 %, para atender com esse acréscimo à despesa decorrente do novo reajustamento de salários, concedido ao seu pessoal diarista e horista, pelo Ministério do Trabalho, em despacho de 28 de fevereiro, proferido no respectivo processo.

A Companhia ficara obrigada, pela mesma portaria, a submeter, dentro do prazo de 90 dias, ao estudo e aprovação desse Ministério, uma nova tarifa portuária, resultante da revisão da atual e da incorporação do adicional de 16 % ao valor das novavs taxas, cessando a cobrança desse adicional na data em que a nova tarifa entrasse em vigor.

Em cumprimento a essa determinação, a Fiscalização, por ofício n. 936, de 10 de outubro, enviou a nova tarifa em causa, apresentada pela Companhia, sendo a mesma, com ligeiras alterações e parecer favoravel deste Departamento, encaminhada a V. Ex. por ofício número 4.426, de 24 de fevereiro, ainda sem solução ao encerrar-se o ano.

Tomadas de contas — Encaminhadas a esse Ministério, pelos ofícios ns. 228, de 17 de janeiro e 3.934, de 17 de outubro do ano relatado, as tomadas de contas relativas aos anos de 1937 e 1938, as mesmas foram aprovadas pelos avisos ns. 672, de 16 de março e 3.632, de 16 de novembro, respectivamente.

Os resultados apurados e reconhecidos nas aludidas tomadas de contas se resumem nos seguintes:

1937:

Capital inicial até 16/6/35.....	215.588:890$001
Capital anterior reconhecido	203.423:740$157
Capital adicional no período.....	13.622:813$562
Capital total reconhecido.....	217.046:553$719
Renda bruta no período	67.627:897$700
Despesa de custeio no período.....	44.608:074$900
Renda líquida resultante.....	23.019:912$800
Percentagem do custeio sobre a renda bruta	65,960%
Percentagem da renda líquida sobre o capital	10,605%

1938:

Capital inicial até 16/6/35.....	215.588:890$001
Capital anterior reconhecido.....	217.046:553$719
Capital adicional no período.....	2.396:991$770
Capital total reconhecido.....	219.443:545$489
Renda bruta no período	74.520:708$800
Despesa de custeio no período.....	51.093:523$770
Renda líquida resultante.....	23.427:185$030
Percentagem do custeio sobre a renda bruta	68,562%
Percentagem da renda líquida sobre o capital	10,675%

Os rendimentos apurados nesses dois anos excederam, como já ocorreu em 1936, ao limite da percentagem relativa ao capital reconhecido, fixado em 10 % pelo § 2º do art. 14, do decreto-lei n. 24.599/34, o que deu logar à providência para redução geral das taxas, proposta por este Departamento no citado ofício n. 228 e mandada executar pelo aviso n. 672 que aprovou a tomada de contas de 1937. Contra

esse ato, porem, reclamou a Companhia alegando entre outras razões, que pela lei n. 1.746, de 1869, em que se baseia o seu contrato de concessão, o limite em causa era de 12 %, a que não atingiu nenhuma renda líquida das apuradas nas referidas tomadas de contas. A esta alegação, este Departamento, na informação prestada em ofício n. 3.416, de 8 de setembro, contrapôs o disposto no aviso n. 2.902/35, que considerou revogado o decreto n. 7.578, de 1909, pelo 24.599/34, em virtude do que, a renda líquida, que era apurada por quota de custeio, passou a ser computada por dedução direta das despesas realmente efetuadas, com resultado favoravel à Companhia que assim anuiu a essa substituição, não aceitando, outro tanto, com relação ao limite de renda.

Submetido o assunto por V. Ex. à apreciação do Sr. Consultor Jurídico desse Ministério, este, em parecer n. 2.713, de 14 de dezembro, aprovado por V. Ex., chegou à conclusão de que "assegurada, por essa forma, a remuneração do capital aplicado nas obras e instalações do porto de Santos, cuja concessão se fez no regimen da mencionada lei, seria abrir uma exceção ao princípio enunciado no Código Civil, contrariamante ao que neste se estatue não permitindo à lei, *em caso algum*, prejudicar o direito adquirido ou o ato jurídico perfeito (art. 3 da Introd.), considerar aplicavel ao contrato em espécie o art. 14, § 2° do decreto n. 24.599 de 1934, o que importaria modificá-lo, unilateralmente, em condição substancial, dando assim ganho de causa à Companhia com o reconhecimento do limite de 12 % da legislação anterior, em cujo regimen foi feito o contrato e não o de 10 % da legislação vigente.

Quando foi encaminhada para aprovação a tomada de contas de 1938, pelo ofício n. 3.934, acima mencionado, o protesto da Companhia contra a redução das taxas ainda não estava solucionado. Este Departamento tratando dessa questão, ponderou que os efeitos da guerra européia já vinham provocando grande baixa na renda da Companhia, circunstância que talvez tornasse inoportuna qualquer redução nas taxas portuárias em vigor.

Em consequência, o aviso n. 3.633 com que foi aprovada a referida tomada de contas, determinou que, quanto à referida redução, se aguardasse o resultado do exercício de 1939, o que posteriormente ficou sem objetivo, em virtude da solução acima dada à questão, reconhecendo como limite da renda líquida o de 12 %.

Aparelhamento do porto — Conforme constou do relatório anterior, o porto de Santos dispõe, em serviço, do seguinte aparelhamento:

Cais acostavel 5.021 *metros de extensão, sendo*:

Com 7^{m} de profundidade.....	2.271^{m}
Com 8^{m} de profundidade.....	2.449^{m}

Com 10m de profundidade.....	301m
Faixa — largura em metros.....	15 a 19m
Armazens internos (28) com 126.486 tons. de capacidade ou 308.582m3 e área de.	58.368m2
Armazens externos (28) com 436.454 tons. de capacidade ou 1.091.000m3 e área de	218.227m2

Armazens especiais:

Para passageiros e bagagem (1) com a área de	2.000m2
Frigorífico (1) para 7.618m3 com.....	2.875m2
Para inflamáveis (1) com	142m2

Depósitos especiais:

Para carvão com a capacidade de.....	50.000 tons.
Para volumes pesados (1) com a área de.	9.200m2
Em silos com capacidade de.....	12.000 tons.
Páteos com a área de.....	26.805m2

Tanques:

Para gasolina (7) com capacidade para...	50.981m3
Para óleo combustivel (4) com capacidade para	34.600m3
Para óleo crú (3) com capacidade para..	20.828m3
Para óleo Diesel (5) com capacidade para	13.463m3
Para querosene (4) com capacidade para	15.480m3
Para óleo de caroço de algodão (5) com capacidade para	4.848m3

Guindastes:

Elétricos:

De 30 toneladas	2
De 6 toneladas	24
De 5 toneladas	9
De 3 toneladas	43
De 1,5 toneladas	22
De 0,45 a 1 tonelada	6
	106

A vapor:

De 14 toneladas	1
De 3 toneladas	2
De 2 toneladas	1
De 1,5 toneladas	2
	6

Hidráulicos:

De 1,5 toneladas	28
De 5 toneladas	3
	31
Total — de 0.15 a 30 toneladas	143

Pontes rolantes:

De 1,5 toneladas	123

Locomotivas:

De 1m.60 de bitola	16
De 1m.00 de bitola	3

Vagões:

De 5 a 26 toneladas	167
Tratores para manobra	10

Automóveis:

Caminhões	19
Tratores (cavalos mecânicos)	6
Veículos rebocados	30

Carros elétricos:

De 2 toneladas de capacidade	28

Cábrea flutuante:

De 80 toneladas de capacidade	1

Aparelhamento especial:

Para carvão em guindaste de 6 toneladas	1

Descarregadores de trigo a granel:

De 6 a 120 toneladas de capacidade	6

Carregadores de café:

Para 2.000 sacas por hora cada um..... 1

Carregadores de banana:

Para 3.000 cachos por hora cada um.... 6

Balança para vagões:

Para 70 toneladas 1

Todo esse aparelhamento está em perfeito estado de conservação.

Obras executadas e em andamento — Pelo decreto n. 4.364, de 10 de julho, foi aprovada a justificação de despesas feitas com a ampliação das instalações da casa de força em Itatinga (*D. O.* de 24--7-39), no total de 285:574$097.

Pelo decreto n. 4.365, de 10 de julho, foi aprovada a justificação de despesas feitas com a substituição do zinco das paredes por alvenaria de tijolo, nos armazens III e IV no porto de Santos. (*D. O.* de 24-7-39, no total de 463:582$452.

Pelo decreto n. 4.367, de 10 de julho, foram aprovados projeto e orçamento provavel na importância total de 2.763:689$775, relativos à ampliação das linhas férreas no porto de Santos (*D. O.* de 24-7-39).

Pelo decreto n. 4.491, de 5 de agosto, foram aprovados os projetos e orçamentos prováveis na importância total de 4.158:820$213, para as obras de remodelação das instalações no trecho do cais, correspondente aos armazens internos ns. 1 a 5 e respectivos páteos intermediários, no porto de Santos (*D. O.* de 11-8-39).

Pelo decreto n. 4.811, de 28 de outubro, foi aprovado o orçamento provavel na importância de 296:389$500, para aquisição de um guindaste montado sobre "lagarta", destinado à movimentação de mercadorias no cais do porto de Santos (*D. O.* n. 262, de 10-10-39).

Pelo decreto n. 4.991, de 9 de dezembro, foi aprovada a justificação de despesas feitas pela Companhia Docas de Santos com a aquisição de caminhões, automóveis, tratores e veículos reboque e com a construção da garage para os mesmos (*D. O.* n. 293, de 18-12-39), no total de 1.208:550$500, sendo 1.068:725$400 relativos à aquisição de caminhões, automóveis, tratores e veículos reboques e 139:825$100 correspondentes à construção da garage.

Autorizações e decisões — Pelo aviso n. 884, de 31 de março, foi a Companhia Docas autorizada a ceder ao Ministério da Marinha o terreno no qual esse Ministério deseja construir a sede da Capitania dos Portos do Estado de São Paulo. (2.835, de 1939).

Pelo aviso n. 1.392, de 25 de maio, foi dada à Companhia autorização para construir tres (3) tanques para óleo combustivel, em

Alamôa, bem como transferir para esse lugar as atuais instalações do Valongo.

Pelo aviso n. 2.678, de 4 de setembro, foi este Departamento autorizado a incluir na conta de capital adicional da Companhia Docas de Santos a importância despendida na construção da sub-estação transformadora de energia elétrica e casa de mistura da instalação de incêndio na ilha Barnabé, no porto de Santos.

Pelo aviso n. 1.037, de 20 de abril, foi este Departamento autorizado a fazer a inclusão na conta de capital adicional da Companhia Docas de Santos, na importância de 487:758$400 despendida com a aquisição e montagem de 10 vagões abertos de 2 truques, cada um, para bitola de 1m,60, com 30 toneladas de capacidade e a restituir os documentos comprobatórios das despesas efetuadas.

Pelo aviso n. 1.038, de 20 de abril, foi tambem o Departamento autorizado a fazer a inclusão na conta do capital adicional da Companhia Docas de Santos, da importância de 105:463$300, despendida com a construção da nova dependência da oficina de carpintaria no porto de Santos e pelo aviso n. 1.045, tamebm de 20 de abril, da inclusão nessa conta, da importância de 757:001$600, despendida com a ampliação da instalação para descarga mecânica de trigo a granel, entre os armazens 8 e 9.

Pelo aviso n. 1.275, de 16 de maio, foi a Companhia autorizada a instalar na ilha Barnabé um tanque destinado a óleo de sementes de algodão (4.227-39).

Pelos avisos 1.275, 3.121, 3.984, 4.019, 4.020, e 4.038, respectivamente de 6 de outubro, 13, 14 e 15 de dezembro, foi a Companhia autorizada a incluir na conta de capital adicional as importâncias de 347:784$571, 293:988$600 e 487:440$000 efetivamente despendidas com a construção dos tanques KE-3, OCA-5, OCA-6 e OC-2, na ilha do Barnabé, 495:177$200 com a aquisição e montagem de 10 vagões para transporte de mercadorias no cais e 38:210$000 com a construção de instalações no Almoxarifado e Oficinas.

Conforme comunicação constante do ofício n. 1.229, de 27 de fevereiro, desse Ministério, V. Ex. aprovou o projeto e orçamento no valor de 929:062$050 para a construção do tanque para óleo combustivel na ilha do Barnabé e o decreto 3.948, de 24 de abril o projeto e orçamento de 66:112$955 relativo à construção do páteo entre o armazem 8 e a casa de máquinas n. 2.

Movimento de mercadorias — No ano de 1939 o movimento geral de mercadorias foi de 4.296.028 toneladas, dividindo-se em 1.768.007 toneladas de importação estrangeira, 557.911 toneladas de importação de cabotagem, 1.733.250 toneladas de exportação para o estrangeiro e 236.860 toneladas de exportação por cabotagem.

Comparados estes valores com os obtidos em 1938, que foram respectivamente, de 1.695.166, 525.265, 1.661.389 e 203.163 toneladas,

verifica-se ter havido aumento geral, assim distribuido: na importação estrangeira 72.841 toneladas, ou 4,3; na importação de cabotagem 32.646 toneladas, ou 6,2; na exportação para o estrangeiro de 71.861 toneladas, ou 4,3; e na exportação por cabotagem de 33.697 toneladas, ou 16,6 %.

Concorreram nas maiores importações de longo curso a República Argentina, os Estados Unidos, a Holanda, a Inglaterra e a Bélgica; e as maiores exportações de longo curso foram feitas para os Estados Unidos, a República Argentina, a Alemanha, a Inglaterra e o Japão.

Movimento de navios — No ano de 1939 frequentaram o porto 1.779 navios estrangeiros, com 8.378.454 toneladas de registro, e 1.749 nacionais, com 2.205.047 toneladas de registro, num total de 3.528 navios, com 10.583.501 toneladas de registro. Este total corresponde a 1.886 navios de longo curso, com 8.712.162 toneladas de registro, e 1.642 de cabotagem, com 1.871.337 toneladas de registro.

Comparadas as tonelagens de registro com as obtidas no ano de 1938, que foram respectivamente, de 9.771.826 toneladas e 1.751.764 toneladas, verifica-se decréscimo no movimento de longo curso, de 1.059.664 toneladas, ou 10, 8 %, ao passo que aumento no de cabotagem, de 119.573 toneladas, ou 6,8 %.

Receita — No ano de 1939, o imposto adicional de 10 % rendeu 44.943:481$100 e a renda das taxas portuárias 81.214:180$275, enquanto em 1938 aquele rendeu 43.776:253$600 e esta 74.520:708$800. Resulta, pois, aumento na receita, que no imposto de 10 % atingiu 1.167:227$500, ou 2,7 %, e na renda bruta atingiu 6.693:471$475, ou 9 %.

PORTO DE CANANÉA

O porto de Cananéa está concedido à Companhia Porto de Cananéa S. A., pelo contrato aprovado em 19 de outubro de 1933, de acordo com o decreto n. 23.029, de 2 de agosto de 1933, contrato esse registado em 24 de novembro seguinte pelo Tribunal de Contas.

Tendo este Departamento considerado deficiente os estudos do porto, apresentados pela Companhia, baixou sobre o assunto instruções especiais que devem orientar e completar os referidos estudos. Em vista desta exigência a Companhia requereu prorrogação de prazo, o que foi autorizado por decreto n. 3.404, de 5 de dezembro de 1938.

PORTO DE SÃO SEBASTIÃO

Concessão

Foi outorgada ao Estado de São Paulo, *ex-vi* do decreto número 17.957, de 21 de novembro de 1927, revalidado pelo de n. 23.820, de 2 de fevereiro de 1934, publicado no *Diário Oficial* de 9 do mesmo mês.

De acordo com as cláusulas aprovadas pelo decreto n. 24.729, de 13 de julho de 1934, foi o contrato assinado em 27 de setembro do mesmo ano e registado em 29 de novembro seguinte, pelo Tribunal de Contas.

As obras a serem executadas foram aprovadas pelo decreto número 689, de 13 de março de 1936, em substituição às anteriores, de que trata o decreto n., 148, de 4 de maio de 1935, achando-se assim em andamento.

Pelo decreto n. 3.028, de 27 de agosto de 1938, foi prorrogado, por dois anos, o prazo a que se refere a cláusula VIII do contrato de concessão, constando ainda do mesmo decreto a aprovação de modificações introduzidas no projeto e orçamento anteriormente aprovados.

Tendo Armênio Gonçalves Fontes pedido concessão de um porto livre, para combustíveis, na ilha de São Sebastião, o Departamento por ofício n. 2.355, de 19 de julho de 1937, restituiu a V. Exa., devidamente informado, o processo do Ministério da Fazenda que sobre o assunto lhe fora transmitido pela papeleta n. 10.683/37, manifestando-se, em longas razões aduzidas, contrário à concessão solicitada.

Contestadas essas razões pelo referido Ministério, o Departamento, por ofício n. 98, de 7 de janeiro de 1938, demonstrou mais uma vez que nada justificava a outorga da referida concessão, ficando o assunto nesse pé, sem outro expediente à respeito.

Em ofício n. 2.736, de 26 de julho, o Departamento encaminhou a V. Exa. o ofício do Sr. Interventor Federal de São Paulo acompanhado de projeto e orçamento referente ao alargamento do molhe de acesso ao porto, fazendo a ressalva apenas no projeto apresentado, de ser o enrocamento revestido internamente.

No que respeita ao orçamento, o Departamento impugnou a parcela referente ao aterro, porque tal serviço se acha previsto no orçamento em vigor e ainda pelo fato de que o projeto de alargamento do molhe consiste propriamente na modificação do tipo de cais, tendo em vista o aproveitamento da parte.

ESTADO DO PARANÁ

PORTO DE PARANAGUÁ

Concessão

A concessão dada ao Estado do Paraná para a construção e exploração do porto, ex-vi do decreto n. 12.477, de 23 de maio de 1917 e contrato de 14 de agosto do mesmo ano, passou a reger-se pelo Termo de revisão e consolidação autorizado pelo decreto n. 22.021, de 27 de outubro de 1932 e assinado a 3 de dezembro desse ano, sendo o respectivo registo feito a 19 do mesmo mês pelo Tribunal de Contas.

A exploração definitiva foi autorizada pelo decreto n. 419, de 8 de novembro de 1935.

Em virtude da nova legislação portuária, o Estado concessionário solicitou a reforma do seu contrato de concessão com a sua extensão ao de Antonina, a qual minutada foi enviada ao Interventor do Estado, por ofício n. 1.284, de 11 de abril de 1938 e a esse Ministério pelo de n. 1.306, de 13 do mesmo mês.

Aceita pelo Estado, com exceção do prazo referente ao porto de Antonina, constante da cláusula 1ª, este Departamento propôs a modificação solicitada e submeteu-a à aprovação de V. Exa. pelo ofício n. 1.785, de 25 de maio de 1938, ainda sem solução até o presente.

Tarifa portuária — A tarifa em vigor é a que foi aprovada pela portaria n. 390, de 29 de julho de 1937, publicada no *Diário Oficial* de 4 e reproduzida no de 9 de agosto do mesmo ano. No decorrer do ano relatado não houve modificações.

Tomada de contas — A última tomada de contas efetuada foi relativa ao ano de 1936, cujos resultados já constaram do último relatório deste Departamento.

Cais e aparelhamento do porto — A extensão total do cais é de 500m,00, contando tres armazens. Possue o cais um guindaste elétrico, de lança fixa com capacidade de cinco toneladas e tres guindastes a vapor, sendo dois de seis toneladas e bitola de 2m,5 e um para quatro toneladas e bitola de 1 metro.

Trata-se de um aparelhamento deficiente, já tendo sido o Estado mais de uma vez convidado a ampliá-lo de acordo com as necessidades, e como lhe competia pelo contrato de concessão.

Pelo decreto n. 3.815, de 13 de março, foram aprovados o projeto e orçamento na importância de 324:000$000, relativos à construção de quatro armazens, na zona portuária de Paranaguá, destinados à guarda de madeira para exportação e pelo de n. 4.701, de 25 de setembro, o projeto e orçamento para a construção de um trapiche para desembarque de inflamáveis no porto.

Pelo aviso n. 293, de 1 de fevereiro, aprovou V. Exa. o projeto do plano de arruamento da zona portuária de Paranaguá "elaborado pelo Estado do Paraná", com as alterações introduzidas por este Departamento.

Movimento de mercadorias — A importação do estrangeiro, em 1939, atingiu a 9.280 toneladas, valor este que, comparado ao de 10.286 toneladas obtido em 1938, acusa uma diminuição de 1.066 toneladas, ou de 9,8 %. Predominou a exportação para os Estados Unidos, a Alemanha até agosto, e a Bélgica. Quanto à importação de cabotagem, foi em 1939 de 36.709 toneladas e em 1938 de 35.128 toneladas, resultando um aumento de 1.581, ou 4,5 %.

A exportação para o estrangeiro teve como principais aquisitores, em 1939, a Inglaterra, a Alemanha (até agosto), a França e o Uruguai, atingindo o total de 123.085 toneladas, valor que, comparado ao

de 110.342 toneladas obtido em 1938, acusa um aumento de 12.743 toneladas, ou 11,5 %. A exportação por cabotagem atingiu em 1939 a 35.187 toneladas, valor que, comparado ao de 37.998 toneladas obtido em 1938, acusa uma diminuição de 2.811 toneladas, ou sejam 7,4 %

Movimento de navios — Em 1939 frequentaram o porto 118 navios estrangeiros, com 291.392 toneladas de registo, e 663 nacionais, com 474.152 toneladas de registo, num total de 781 navios com 765.544 toneladas de registo. Esse total é dividido em 135 navios de longo curso, com 333.350 toneladas de registo e 646 de cabotagem, com 432.194 toneladas de registo.

Comparadas as tonelagens de registo dos dois anos de 1939 e 1938, verifica-se que, tendo em 1938 entrado 180 navios de longo curso com 456.828 toneladas de registo e 679 navios de cabotagem com 447.359 toneladas de registo, houve em ambos os movimentos diminuição, respectivamente de 123.478 toneladas em longo curso e 15.165 em cabotagem, ou sejam, 26,9 % e 3,4 %.

Receita — O imposto adicional de 10 % produziu em 1939 a quantia de 406:251$900, que, comparada à arrecadação de 473:591$800, obtida em 1938, acusa uma diminuição de 67:339$900, equivalente a 14,2 %. A renda bruta das taxas portuárias importou, no ano de 1939, em 1.382:374$700, enquanto que em 1938 importou em réis 1.399:946$300, de onde a diminuição de 17:571$600, equivalente a 1,3 %.

Obras — Foi distribuida e totalmente despendida a verba de 545:000$000 para estudos em Paranaguá, e estudos e obras do rio Iguassú, no qual foram executados os serviços seguintes: levantamento de 215 secções, 11.603 metros de nivelamento, 2.605 sondagens, 13.035 metros de picadas, 1.724 observações de velocidade, 72 quilômetros de levantamentos topo-hidrográficos, 69 quilômetros de nivelamento e 69 quilômetros de determinação de desnivel superficial.

Derrocamento e transporte de 1.541 metros cúbicos de pedra, construção de 30 espigões com 509,5 metros, em faxina, faxina e pedra, e pedra, 13.020 metros de desmatação de margens, retirada de 2.190 troncos de várias dimensões.

Foram construidas várias balsas bateiras e casas de turma flutuantes e reparados e conservados o material flutuante e maquinismos.

PORTO DE ANTONINA

Nenhum serviço de estudo ou melhoramento foi executado nesse porto, que continua a ser utilizado em regime livre.

O seu melhoramento e respectiva exploração comercial foram requeridos pelo Estado do Paraná, concessionário do porto de Paranaguá, com inclusão nessa última concessão, assunto esse pendente de resolução de V. Exa. e pela qual, em sentido favoravel, já se desinteressou o citado Estado.

Movimento de mercadorias — Em 1939 o movimento total de mercadorias compõe-se de 34.131 toneladas de importação estrangeira, 39.808 toneladas de importação de cabotagem, 36.675 toneladas de exportação para o estrangeiro e 66.797 toneladas de exportação por cabotagem.

Movimento de navios — Em 1939 frequentaram o porto 28 navios estrangeiros, com 35.972 toneladas de registo, e 482 nacionais, com 332.373 toneladas de registo, num total de 510 navios, com 368.345 toneladas de registo. Este total corresponde a 42 navios de longo curso, com 65.935 toneladas de registo e 468 de cabotagem, com 302.410 toneladas de registo.

Receita — Consta do imposto adicional de 10 %, que em 1939 foi de 212:941$900, contra 214:516$500, o que demonstra uma deminuição no biênio, de 1:574$600, equivalente a 0,7 %.

ESTADO DE SANTA CATARINA

ITAJAÍ E LAGUNA

Continuaram em execução os melhoramentos, por obras fixas, das barras dos portos de Itajaí e Laguna, de acordo com os novos projetos e orçamentos aprovados pelos decretos ns. 2.665, de 13 de maio 1938 e 2.794, de 25 de junho do mesmo ano, pelo Companhia de Mineração e Metalurgia Brasil — "Cobrazil", conforme contratos firmados em 26 de julho de 1938 e 31 de agosto do mesmo ano.

Para essas obras pela verba orçamentária própria foi distribuida e utilizada a importância de 5.000:000$000 e mais a de 2.700:000$000 concedida pelo decreto n. 1.652, de 5 de outubro de 1939, e ainda a de 1.666:000$000 pela verba orçamentária própria de aparelhamento, de acordo com os contratos em vigor.

Foram construidos em Itajaí 28 metros de groines, 205 metros de guias-correntes e 217 metros de molhe.

Em Laguna foram construidos 65 metros de guias-correntes, 415 metros de groines, 111 metros do Molhe Norte e iniciado o Molhe Sul.

Foi ampliado o aparelhamento de serviço desses dois portos e reparado parte do existente de modo a ter-se no ano corrente maior avançamento.

Os resultados esperados com a execução dessas obras já se fazem sentir, estando em Itajaí o canal internamente e sobre a barra franco para 5 metros abaixo da maré mínima.

Em Laguna, internamente, já se encontra o canal regularizado para 5 metros abaixo da maré mínima e as isobatas dessa profundidade interna e externamente tendem a se ligar, achando-se o banco da barra mais afastado para fora.

Para esse último porto foi adotada a providência de paralisar o Molhe Norte e intensificar o Molhe Sul até atingir a situação em

que se encontra o primeiro, providência da qual resultará ter-se até o fim do ano de 1940 o canal sobre a barra com a profundidade mínima de 5 metros, si forem dados os recursos necessários para a intensificação dessas obras, em vista da insuficiência da verba própria para o exercício corrente.

Rede fluvial — Alem dessas obras, foram levados a efeito estudos e obras na rede fluvial do Estado, diretamente pelo Governo, por uma comissão especial.

Nessa rede fluvial os trabalhos compreenderam os rios Cachoeira, porto fluvial de Joinville, rios Itajaí-Assú, Itajaí-Oeste, Itajaí-Mirim, Luiz Alves, Araçatuba, Forquilha, canal Jerônimo Coelho, rios Congonhas, Pissarras, Tubarão e canal do rio Seco, tendo sido despendida pela verba própria orçamentária a importância de 920:000$000.

I — Rio Cachoeira — Porto fluvial de Joinville — Os trabalhos que aí se realizam destinam-se a levar até a cidade de Joinville (porto fluvial de certa importância) um canal a ser dragado à cota — 2m,0 no rio Cachoeira que banha essa cidade. A execução dessa obra trará grande benefício à navegação entre o porto referido e o de São Francisco, permitindo tambem a acostagem em Joinville das embarcações de pequena cabotagem, atualmente forçadas a ficar no porto de Bucarem devido a falta de profundidade no trecho do rio Cachoeira, entre Bucarem e Joinville.

O desenvolvimento do canal será de 1.530 metros com um perfil de 20 metros de largura e o fundo à cota — 2m,0, abaixo das águas mínimas.

Para a manobra das embarcações está prevista, em frente à cidade, uma bacia de evolução com 200 metros de comprimento por 60 metros de largura, dragada com a mesma profundidade 2m,0.

Projetou-se um cais constituido de uma cortina de estacas-pranchas de concreto armado com a necessária ancoragem, cais esse necessário para substituir o antigo, com as fundações à cota mais ou menos 0m,00. A sua extensão é de 150 metros com o coroamento à cota + 3m,20.

Durante o exercício de 1939 foi concluido o serviço de desobstrução e limpeza do trecho do rio Cachoeira acima referido e executado o destocamento dos trechos de passagens do futuro canal.

Para a execução do cais referido foram concretadas 162 estacas-pranchas e confeccionadas as armaduras das estacas restantes.

II — Rio Itajaí-Oeste — Os estudos executados nesse rio tiveram como objeto a determinação dos elementos topo-hidrográficos, hidrométricos e geológicos necessários à elaboração de um projeto de sua canalização no trecho compreendido entre a cidade de Rio do Sul e a vila de Taió, numa extensão aproximada de 60 quilômetros.

Têm-se em vista obter essa canalização por meio de barragens móveis e eclusas para uma navegação em águas mínimas de embarcações do calado de 2m,50.

Com a execução futura desse serviço, uma grande zona do Estado, ativamente produtora e que não possue facilidades de transportes, a não ser nas ocasiões das cheias, ficará dispondo de maneira permanente de um meio de transporte mais econômico que qualquer outro. Para a execução desse projeto foi concluido durante o ano de 1939 o levantamento do rio entre os locais já referidos numa extensão de 60 quilômetros, com secções transversais convenientemente espaçadas, levantamento detalhado das corredeiras e dos rasos, com nivelamento de precisão e colocação de régoas hidrométricas para a leitura de perfis instantâneos.

Foram ainda feitas medições diárias da descarga do rio, desde junho a dezembro para perfeito conhecimento do seu regime, serviço esse que prossegue até completar-se um ano de observações.

Foram tambem iniciados e terão grande desenvolvimento no presente exercício os serviços de limpeza e desobstrução do rio, para criar facilidades imediatas à navegação existente até que seja levado a efeito o projeto que se tem em vista.

III — Rio Itajaí-Assú — Os estudos nesse rio têm por objetivo não só a canalização do mesmo num trecho de mais de 70 quilômetros, que se estende desde o porto marítimo de Itajaí, acima considerado, até o porto fluvial de Itoupava-Seca, como tambem a defesa da cidade de Blumenau, contra as grandes inundações a que está sujeita.

Durante o ano de 1939 prosseguiram as determinações diárias de descarga do rio, na secção de Balisas, logo a jusante de Blumenau.

Tendo completado em maio o período de um ano de observações, o que já permite um bom conhecimento do regime hidráulico desse rio, manteve-se entretanto toda a instalação feita para esse serviço, afim de que se possa medir a descarga numa cheia de grande altura, o que teve lugar no mês de novembro.

O trecho do rio em que se encontra a vila de Ilhota e que parece ser o local mais apropriado para a construção de uma barragem movel com eclusa, foi objeto de detalhado levantamento topo-hidrográfico, tendo-se tambem dado início às sondagens geológicas para o conhecimento da natureza do terreno afim de serem projetadas as fundações das obras.

A canalização da barragem movel com eclusa que se tem em vista determinará a canalização de todo esse trecho do rio numa extensão de 70 quilômetros, permitindo a navegação, em estiagem máxima, de embarcações de 2m,50 a 3m,00 de calado.

Esse melhoramento é de grande importância para o desenvolvimento do porto de Itajaí, onde este Departamento está levando a efeito, com sucesso, as obras de melhoramento acima consideradas.

IV — Rios Luiz Alves e Itajaí-Mirim — Trata-se de dois afluentes do rio Itajaí-Assú, o primeiro da margem esquerda e o segundo da margem direita.

No primeiro foi feita a completa desobstrução e limpeza numa extensão de 22 quilômetros, com os melhores resultados não só sob o ponto de vista hidrométrico e da navegação, como tambem no que diz respeito ao aproveitamento econômico dos terrenos por ele banhados. No segundo ficou tambem concluido o serviço de desobstrução e limpeza já iniciado em 1938, acrescendo à extensão já melhorada mais 21 quilômetros.

A execução desse serviço permitiu que a cidade de Itajaí nada sofresse com as grandes inundações que assolaram todo o Estado de Santa Catarina, em novembro de 1939.

V — Rios Araçatuba, Forquilha, Congonhas, Jerônimo Coelho e Pissarras — Os quatro primeiros pertencentes ao sistema hidrográfico que desemboca pelo canal do porto de Laguna foram desobstruidos numa extensão de 57 quilômetros.

Esse serviço, alem das vantagens que trouxe à navegação neles existente, provocou um aumento do prisma de maré introduzido no canal do porto de Laguna, com inegáveis vantagens para o melhoramento das suas profundidades.

No rio Pissarras, onde a navegação já se estava extinguindo devido ao seu estado de obstrução, foi realizada a limpeza e desobstrução de nove quilômetros, serviço esse que prosseguirá durante o corrente ano.

VI — Rio Tubarão — O rio Seco é uma parte do leito antigo do rio Tubarão, abandonado pelas águas, quando, em 1870, este último rio sofreu uma mudança de curso. Os serviços em execução têm por objetivo reencaminhar para o rio Seco uma certa parte das águas do rio Tubarão, em socorro das populações ribeirinhas do antigo curso que ficaram privadas desse essencial elemento.

Adquirido e montado um *drag-line* "Orestein & Koppel" foi ativada a abertura desse canal, que não poude alcançar grande desenvolvimento, devido não só às inundações ocorridas, como tambem ao tempo perdido em se instruir convenientemente o pessoal para trabalhar com o citado aparelho.

Apesar disso, foi realizado na extensão de seis quilômetros o serviço preliminar de destocamento, desobstrução e limpeza.

Obras complementares do porto de Laguna — Pelo decreto número 4.676, de 16 de setembro de 1939, foram aprovadas as obras complementares do porto de Laguna constantes de cais para acostagem, aparelhamento para o parque carvoeiro, prolongamento de linhas férreas, estrada de rodagem e armazem para mercadorias. Essas obras foram confiadas, por Termo aditivo de 10 de abril de 1940, aprovado por V. Exa., à Companhia de Mineração e Metalurgia Brasil — "Cobrazil", devendo a despesa com essas obras ser atendidas pelas verbas anuais do Plano Quinquenal em quatro exercícios, na proporção de 5.000:000$000 por ano, mas iniciadas e concluidas no prazo de dois

anos, contado da data do registo do citado Termo aditivo pelo Tribunal de Contas.

Porto de Itajaí — Movimento de mercadorias — No ano de 1939 o movimento de mercadorias apresentou deminuição na importação estrangeira, ao passo que na exportação para o estrangeiro apresentou aumento. A importação estrangeira passou, com efeito, de 3.782 toneladas em 1938 para 2.876 toneladas em 1939, resultando a deminuição de 906 toneladas, ou 24 %; e a exportação para o estrangeiro passou de 2.912 a 15.232 toneladas, ou 588,6 %, forte aumento esse, devido principalmente à saida de madeira.

O movimento total, de importação e exportação para o estrangeiro, em 1939, acusou uma tonelagem de 18.971, tres vezes maior do que no ano anterior, no valor de 6.694 toneladas.

A comparação dos dois anos, 1938 e 1939, permite verificar-se tambem um pequeno aumento nas mercadorias de cabotagem, de 1.458 toneladas na importação e 1.129 na exportação, ou sejam as percentagens de 6,4 % e 2,2%, respectivamente.

Movimento de navios — Não sofreu variação muito sensivel nos dois anos comparados. Nenhuma embarcação de longo curso entrou nesse porto. No movimento de cabotagem entraram no porto 536 navios, com 171.109 toneladas de registo. Comparada essa tonelagem de registo com a verificada em 1938, que foi de 164.111 toneladas, verifica-se um aumento de 6.998 toneladas de registo, ou seja a percentagem de 4,3 %.

Receita — O porto de Itajaí não teve renda portuária, propriamente dita, porque não está em exploração. O produto da taxa de 10 % sofreu notavel diminuição, com um resultado de 82:131$700 em 1939, contra 161:575$100 em 1938, ou seja menos 79:443$400. isto é, 49,2 % menos do que em 1938.

Porto de Laguna — Movimento de mercadorias — A importação do estrangeiro neste porto é rara. No ano de 1939 houve uma importação de maquinismos, num total de 97 toneladas. A importação por cabotagem foi de 9.974 toneladas, enquanto que em 1938 foi de 10.779 toneladas, resultando um decréscimo de 385 toneladas, ou de 2,8 %.

Quanto à exportação de longo curso, atingiu em 1939 a pequena cifra de 23 toneladas, por intermédio do porto de Florianópolis; e quanto à exportação de cabotagem foi de 24.764 toneladas, resultado que, comparado ao de 15.554 toneladas, verificado em 1938, acusa um sensivel aumento de 9.213 toneladas, equivalente a 59,2 %.

Movimento de navios — Frequentaram o porto somente navios de pequeno calado, devido ao dificil acesso da barra e pouca profundidade disponivel. Consta o movimento total de 150 navios nacionais, com 30.539 toneladas de registo. Tendo sido esse movimento em 1938 de 144 navios, com 24.364 toneladas de registo, resulta um aumento de 6.175 toneladas de registo, correspondente a quatro navios e à percentagem de 25,3 %.

Porto de Florianópolis — Movimento de mercadorias — A importação de longo curso atingiu no ano de 1939 a 2.837 toneladas; e tendo em 1938 sido de 5.634 toneladas essa importação, resulta uma deminuição de 2.797 toneladas, equivalente a 49,6 %. Quanto à importação de cabotagem, foi em 1939 de 23.223 toneladas, contra 25.964 toneladas, resultando ainda deminuição, no valor de 2.741 toneladas, ou 10,5 %.

A exportação de longo curso em 1939 atingiu a pequena cifra de 909 toneladas, contra 451 toneladas em 1938, resultando um aumento de 458 toneladas, ou de 101,5 %. A exportação por cabotagem em 1939 foi de 11.034 toneladas, contra 11.819 toneladas em 1938, resultando uma deminuição de 785 toneladas, ou 6,6 %.

Apenas, pois, na exportação de longo curso houve um aumento, aliás forte.

Movimento de navios — No ano de 1939 frequentaram o porto 37 navios estrangeiros, com 211.060 toneladas de registo, e 490 nacionais, com 218.957 toneladas de registo, correspondendo a iguais números relativos ao movimento de longo curso e de cabotagem.

Comparados esses números com os obtidos em 1938, ano no qual entraram 54 navios de longo curso, com 302.670 toneladas de registo, e 638 de cabotagem, com 223.437 toneladas de registo, verifica-se deminuição geral, que em longo curso foi de 91.610 toneladas, correspondentes a 17 navios e a percentagem de 30,3 %; e em cabotagem foi de 4.480 toneladas, correspondente a 148 navios e à percentagem de 2 %.

Receita — Consta do imposto adicional de 10 %, que em 1938 produziu 157:747$400 e em 1938 produziu 284:842$100, resultando a deminuição de 127:094$700, correspondente a 44,6 %.

Porto de São Francisco — Nenhum melhoramento foi executado nesse porto existindo, entretanto, já estudados pela Divisão Técnica deste Departamento, o projeto e orçamento para a sua execução, dentro das possibilidades do crédito autorizado de 29.903:281$000.

Movimento de mercadorias — A importação estrangeira em 1939 atingiu a 29.364 toneladas, o que, comparado à mesma importação em 1938, no total de 21.244 toneladas, demonstra um aumento de 8.120 toneladas, equivalente a 38,2 %. A importação de cabotagem em 1939 foi de 25.375 toneladas, contra 20.636 toneladas em 1938, resultando o aumento no biênio de 4.739 toneladas, ou de 23 %.

A exportação para o estrangeiro em 1939 foi de 134.766 toneladas, enquanto que em 1938 foi de 79.844 toneladas, verificando-se ainda aumento de 54.922 toneladas, ou 68,8 %. E a exportação por cabotagem atingiu a 69.994 toneladas, para 97.633 toneladas em 1938, resultando então a deminuição de 27.639 toneladas, equivalente a 28,3 %.

Resulta, pois, um aumento no movimento geral de 219.357 toneladas em 1938 para 259.499 toneladas, isto é, de 40.142 toneladas, ou 183 %.

Movimento de navios — Em 1939 frequentaram o porto 86 navios estrangeiros, no total de 175.106 toneladas de registo, e 997 navios nacionais, no total de 353.620 toneladas de registo, perfazendo o total de 1.083 navios, com 528.726 toneladas de registo. Esse resultado divide-se tambem em 107 navios de longo curso, com 238.823 toneladas de registo, e 976 de cabotagem, com 289.903 toneladas de registo.

Comparadas as tonelagens obtidas em 1939 e 1938, verifica-se, respectivamente, quanto ao movimento de longo curso, os números de 238.823 toneladas de registo e 297.724 toneladas de registo, acusando o decréscimo de 58.901 toneladas, ou sejam 19,8 % e quanto ao movimento de cabotagem, os números de 289.903 e 251.260 toneladas de registo, acusando o aumento de 38.643 toneladas, ou sejam 15,4 %.

Receita — Consta do imposto adicional de 10 %, que em 1939 atingiu a 306:065$500 e em 1938 a 385:986$200, resultando uma deminuição de 79:920$700, equivalente a 20,7 %.

Porto de Imbituba — Movimento de mercadorias — A exportação de carvão constitue mais de nove décimas partes do movimento total.

Houve no ano de 1939 um pequeno movimento de importação estrangeira, correspondente a guindastes importados, pesando 71 toneladas. Quanto à importação de cabotagem, foi em 1939 de 10.797 toneladas de mercadorias, contra 4.626 toneladas em 1938, resultando o forte aumento de 6.171 toneladas, ou 133,4 %.

A exportação, exclusivamente de cabotagem, atingiu a 111.404 toneladas em 1939, contra 112.834 toneladas em 1938, resultando uma pequena deminuição de 1.434 toneladas, ou de 1,3 %.

Movimento de navios — Consta exclusivamente de navios de cabotagem, que no ano de 1939 entraram em número de 202, com 172.450 toneladas de registo, valor este que, comparado ao de 1938 (224 navios, com 179.424 toneladas de registo), acusa uma deminuição de 6.974 toneladas de registo, correspondente a 22 navios e à percentagem de 3,9 %.

PORTOS DO RIO GRANDE DO SUL

Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas

Dados primitivamente em concessão à "Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul", os respectivos contratos foram transferidos ao Governo do Estado, em virtude do decreto n. 3.543, de 25 de setembro de 1918 e de conformidade com as cláusulas constantes do decreto n. 13.691, de 9 de julho de 1919.

Pelo decreto n. 18.487, de 16 de novembro de 1928, ainda obteve o Estado a concessão para construir e explorar o porto

de Pelotas, de acordo com as cláusulas aprovadas pelo decreto n. 18.553, de 31 de dezembro e, ultimamente, pelo decreto n. 24.617, de 9 de julho de 1934, foram reunidas em uma única concessão as duas acima referidas e mais a do porto de Porto Alegre, esta em virtude do § 1° do art. 60 da lei n. 2.544, de 4 de janeiro de 1912, sendo o contrato de novação dessas concessões firmado aos 17 de julho de 1934, nele compreendida a realização, por conta do Governo Federal, dos serviços de conservação e balisamento do canal marítimo da barra do Rio Grande aos canais de navegação da Lagoa dos Patos que dão acesso aos portos de Pelotas e Porto Alegre.

Ulteriormente, o decreto n. 1.166, de 20 de março do ano relatado, alterou o item *c* do § 1° da cláusula II a que se refere o decreto n. 24.617, de 9 de julho de 1934, extendendo a autorização para realizar tambem por conta do Governo Federal o balisamento dos canais da Lagoa Mirim e rio Jaguarão.

Tarifas portuárias — A tarifa portuária em vigor nos portos do Rio Grande e Porto Alegre é a que foi aprovada pela portaria 185, de 4 de maio de 1938, modificada ainda no decurso desse ano e constante do relatório do ano de 1938.

No ano de 1939 novas modificações foram aprovadas pelas portarias 317 e 547, respectivamente, de 3 de julho e 1 de novembro, as quais importam em verdadeira revisão, afetando a tabela C, toda a tabela H e toda a tabela N.

Tomadas de contas — As últimas tomadas de contas realizadas no porto do Rio Grande foram as relativas aos anos de 1934 (14 de agosto a 31 de dezembro), 1935, 1936 e 1937, encaminhadas a esse Ministério com o ofício n. 1.583, de 6 de maio de 1939 e aprovadas pelo aviso n. 2.136, de 25 de julho do mesmo ano.

Essas tomadas de contas foram efetuadas no regime do novo contrato com o Estado, sendo o seguinte o resumo nelas apurado:

Porto do Rio Grande	1934	1935
	Frs.	*Frs.*
Capital ouro encampação....	62.961.000	62.961.000
Capital papel no período.....	6.676:705$744	6.676:705$744
Renda bruta no período.....	972:559$900	2.728:220$500
Custeio no período.....	947:495$571	2.959:301$831
Renda líquida.....	25:064$329	231:081$331
	1936	1937
Capital ouro encampação....	62.961.000	62.961.000
Capital papel no período.....	6.676:705$744	6.676:705$744
Renda bruta no período.....	2.570:854$800	4.045:103$950
Custeio no período.....	3.046:837$346	3.508:750$685
Renda líquida.....	475:982$546	536:353$265

Barra e Canais do Rio Grande	1934	1935
Saldo anterior com o Estado — Ofício 3380/35 (2976/35).	55.499.609$927	850:278$142
Atrasados reconhecidos — Ofícios 4316/36 (3241/36)....	54.232:671$745	—
Saldo inicial com o Estado...	1.266.938$182	850:278$142
Rendas no período.....	55.500$599	10.708:011$186
Despesas no período.....	472:160$639	1.358:859$722
Saldo final com o Estado....	850:278$142	10.199:429$606

	1936	1937
Saldo inicial com o Estado...	10.199:429$606	8.883:135$095
Renda no período.....	409:375$361	9.333:680$888
Despesa no período.....	1.725:669$872	1.629:996$099
Saldo final com o Estado....	8.883:135$095	16.586:819$884

Para o porto de Porto Alegre até o presente não foi ainda realizada nenhuma tomada de contas, aguardando-se para o corrente ano a remessa das primeiras, tendo-se em vista as providências tomadas por este Departamento e Fiscalização junto ao Estado Cessionário.

Cais e aparelhamento do porto — (Rio Grande) — O cais do porto do Rio Grande mede 2.355^{m},40 de extensão; deste total 1.717.20 metros pertencem ao Porto Novo e 638,20 metros ao Antigo Porto. Ha no Porto Novo 13 armazens, sendo 8 internos e 5 externos. No Antigo Porto existem apenas 5 armazens internos.

APARELHAMENTO

Porto Novo:

24 guindastes elétricos de pórtico, sendo 2 para 5 toneladas e 22 para 2,5 toneladas;

60 pontes rolantes;

1 transbordador de carvão para 5 toneladas;

15 cabrestantes elétricos;

3 esteiras elétricas horizontais;

2 esteiras elétricas verticais.

Antigo Porto:

12 guindastes elétricos de pórtico, sendo 10 de 2,5 toneladas e 2 de 5 toneladas;

4 cabrestantes elétricas.

Cais Swift:

3 guindastes de pórtico, sendo 1 para 5 toneladas e 2 para 2,5 toneladas.

PORTO ALEGRE

2.614,20 metros de cais com 15 armazens internos;
17 guindastes de pórtico para 2,5 toneladas;
7 guindastes de pórtico para 1,5 toneladas;
5 guindastes de pórtico para 5 toneladas;
15 talhas elétricas nos armazens.

Alem dos portos do Rio Grande e Porto Alegre, entrou em exploração provisória o porto de Pelotas, conforme autorização dada pela portaria 302 de 24 de junho de 1939.

Obras realizadas pelo Estado concessionário — Porto Alegre — Dois armazens sob as denominações de A-7 e C-5, de concreto e alvenaria, madeira e zinco nos valores respectivamente de rs..... 666:981$856 e 344:137$176, de acordo com os orçamentos aprovados e em vias de conclusão, construção dos dois alpendres C-1 e C-2, no valor de 91:868$666, cobertura de 3 páteos entre armazens, no valor de 111:145$000.

Pelotas — Foram realizados 200^{m}3 de aterro, 1.042 metros quadrados de armazens, e 275.77 e 187.20 de linhas férreas e de guindastes, 181 metros de canalizações para água, 4.990,40^{m}2 de calçamento, 37^{m},0 de gradil de fechamento, 67^{m}2,70 de instalação para administração e guarda do porto, 85.500 metros cúbicos de dragagem na bacia do porto e outras pequenas obras.

Rio Grande — 5.479 toneladas de enrocamento e 113.029 metros cúbicos no cais de saneamento. Dragagem de 100.060 metros cúbicos na doca da Base de Aviação Naval.

Como obras de conservação foram dragados 207.060 metros cúbicos nas bacias do antigo e novo porto, 3.937 toneladas de pedra para reforço dos molhes Leste e Oeste e 1.804 toneladas na margem oeste e canal Norte, substituição de dormentes, fixação de dunas nas 4ª e 5ª secções com a plantação de mais 2.941 pés de eucaliptos, 9.615 de casuarina, 4.819 de cedrinho, 280 de cuia mono, 936 de bracatinga, 567 de jacarandás, 6.688 pinheiros, 2.975 varas cedro, 140 de acácia. Na desobstrução da barra que o Estado vem executando com Antonio Damulakis foram destruidas seis embarcações que se achavam afundadas no período revolucionário, com um dispêndio de 1.245:000$000.

Estudos e obras executados diretamente pelo Governo Federal — (Comissão de Estudos e Obras da Lagoa Mirim) — Foi distribuida a verba de 970:000$000 e os serviços realizados foram os seguintes:

Completaram-se os estudos de todo o Sangradouro numa área de 220 quilômetros quadrados e com um perímetro de caminhamento de 87.785 metros. Procedeu-se à sondagem ecobatimétrica de todo o canal, verificando-se que a profundidade obtida por dragagem tem-se mantida sem nenhuma alteração.

Continuaram os estudos de arrasto nesse canal, e bem assim o regime meteorológico. Foram estudados os arroios Santa Bárbara, Bretanhas, Taim e São Gabriel com os respectivos projetos e orçamentos concluidos. Completou-se a dragagem do canal de Sangradouro em 1.800 metros de extensão no trecho de fundo de tabatinga, ficando assim concluido esse serviço na extensão total de 19.800 metros, tornando franca a navegação na Lagoa Mirim para embarcações do calado de 3 metros.

Foi executada a dragagem do canal de Arroio Grande, de acordo com as possibilidades orçamentárias, numa extensão de 3.800 metros com um volume dragado de 160.000^{m}3 em lodo, areia e tabatinga.

Dragou-se o canal mestre da Granja São José em uma extensão de 1.000 metros em um volume de 4.500^{m}3 em areia ligada.

No porto de Santa Vitória do Palmar foram dadas as primeiras providências para o seu início com a construção de barracões para depósito de materiais e alojamento do pessoal.

Foi tambem feita a reparação de parte do material flutuante e a sua conservação.

Estudos no porto do Rio Grande — Foi totalmente empregada em estudos, que se tornavam necessários e levantamento das plantas dos canais interiores, a verba de 60:000$000 distribuida.

Porto de São Borja — Foi distribuida a verba de 400:000$000 e em conclusão do projeto aprovado foram executados os seguintes serviços: 3.486 metros quadrados de calçamento da rampa do cais, 140.228^{m}3 de aterro para proteção do talude, 492^{m}2 de reboco da muralha, 5.398^{m}3 de excavação em argila, 135^{m}3 de alvenaria do cais, colocação de 12 cabeços da amarração, 665 metros de coroamento da muralha, 5.975^{m}3 de aterro, 78 postos de concretos na Avenida Uruguai.

A citada verba distribuida deixou o saldo de 18:054$000.

Edifício de Administração no porto de São Borja — Pelo decreto n. 753, de 29 de setembro de 1938, foi concedido o crédito especial de 668:000$000 para a construção de um edifício de Administração no porto de São Borja, de acordo com o projeto e orçamento aprovados. A citada verba foi quasi totalmente utilizada, deixando apenas o saldo de 805$600.

Avenida Uruguai — Foi concedido o crédito suplementar de 1.125:200$000, pelo decreto n. 1.652, de 5 de outubro do ano relatado, destinado à pavimentação da Avenida Uruguai, em São Borja. Esse crédito foi utilizado em grande parte da referida pavimentação, de acordo com o projeto e orçamento aprovados, em uma área de 16.870 metros quadrados.

Movimento de mercadorias no porto do Rio Grande — No ano de 1939 o movimento geral de mercadorias foi de 487.217 toneladas, assim dividido: importação de longo curso 89.282 toneladas;

de cabotagem 171.283 toneladas. E exportação de longo curso 76.364 toneladas e de cabotagem 150.288 toneladas.

Comparados estes resultados com os obtidos em 1938, que foram respectivamente de 128.986 toneladas, 168.629 toneladas, 75.739 toneladas e 131.921 toneladas, verifica-se decréscimo na importação estrangeira, de 39.704 toneladas, ou 30,8 %, o aumento de 2.654 toneladas na importação de cabotagem, ou de 1,6 %, bem como aumento em toda a exportação, sendo esse aumento de 625 toneladas na exportação para o estrangeiro, equivalente a 0,8 %, e de 18.367 toneladas na exportação por cabotagem, ou de 13,9 %.

As maiores importações foram feitas dos Estados Unidos, da Bélgica e da Inglaterra, e as maiores exportações para a Inglaterra, os Estados Unidos e a Itália.

Movimento de navios — No ano de 1939 frequentaram o porto 349 navios estrangeiros, com 1.215.623 toneladas de registro, e 2.428 nacionais, com 1.687.842 toneladas de registro, num total de 2.777 navios, com 2.903.465 toneladas de registro. Este total tambem divide-se em 371 navios de longo curso, com 1.264.013 toneladas de registro, e 2.406 navios de cabotagem, com 1.639.452 toneladas de registro.

Comparadas as tonelagens de registro de longo curso e de cabotagem com as obtidas em 1938, respectivamente de 1.537.809 e 1.442.170 toneladas de registro, verifica-se decréscimo de 273.796 toneladas de registro em longo curso, ou 17,8 %, e aumento em cabotagem, de 197.282 toneladas de registro, ou 13,7 %.

Receita — O imposto adicional de 10 % produziu no ano de 1939 a quantia de 1.044:889$600, contra 1.500:575$500 em 1938, resultando a deminuição de 455:685$900, ou de 30,4 %; e a renda bruta das taxas portuárias em 1939 foi de 4.956:362$000, contra rs..... 4.745:508$500 em 1938, verificando-se o aumento de 210:854$500, ou de 4,4 %.

Movimento de mercadorias no porto de Porto Alegre — No ano de 1939 o movimento total de mercadorias nesse porto atingiu a 1.783.580 toneladas, sendo 98.379 toneladas de importação estrangeira, 1.018.549 de importação de cabotagem, 90.445 de exportação para o estrangeiro e 576.207 de exportação por cabotagem.

Em 1938 obteve-se na importação 136.663 toneladas de longo curso e 895.859 de cabotagem, e na exportação 78.303 de longo curso e 479.333 de cabotagem.

A comparação desses resultados obtidos no biênio vem demonstrar que só na importação estrangeira houve decréscimo. Enquanto, de fato, a partir do início da guerra na Europa, deminuiu a exportação para a Alemanha e outros paises da Europa, surgiram aquisições mais acentuadas por parte de vários paises americanos. Predominaram como paises importadores a Argentina, a Alemanha, a Bélgica e os Estados Unidos, e a exportação estrangeira, devido a só

abranger a guerra européia um período igual a um terço do ano, manteve a predominância para a Argentina, a Alemanha e a Inglaterra.

O decréscimo na importação estrangeira foi de 38.284 toneladas, ou de 28 %; e o aumento na de cabotagem foi de 122.690 toneladas, ou 13,7 %. Os aumentos na exportação para o estrangeiro e por cabotagem foram respectivamente de 12.142 e 96.874 toneladas, ou sejam 15,5 e 20,2 %.

Movimento de navios — Frequentaram o porto no ano de 1939 84 navios estrangeiros, com 133.187 toneladas de registro, e 15.112 navios nacionais, com 1.354.061 toneladas de registro, num total de 15.196 navios com 1.487.248 toneladas de registro. Esse total divide-se tambem em 90 navios de longo curso, com 139.046 toneladas de registro e 15.106 navios de cabotagem, com 1.241.778 toneladas de registro. O número avultado de embarcações que se nota no movimento de cabotagem provem principalmente da grande quantidade de pequenas embarcações que fazem a pequena cabotagem, de sorte que, enquanto na grande cabotagem esse número é de 570, na pequena cabotagem é de 14.536.

Comparadas as tonelagens de registro de longo curso e de cabotagem com as obtidas em 1938, que foram respectivamente de 165.841 e 1.282.542 toneladas de registro, verifica-se deminuição nos dois movimentos, respectivamente de 26.795 e 40.764 toneladas de registro.

Receita — No ano de 1939 o imposto adicional de 10 % produziu 3.499:014$400 e a renda bruta das taxas portuárias 8.626:615$600. Em igual período de 1938 aquele imposto foi de 4.282:964$900 e está renda foi de 7.199:904$500. Resulta pois, um decréscimo de..... 783:950$500, ou de 18,3 %, no imposto adicional de 10 %, consequente da deminuição notada na importação estrangeira; e um aumento de 1.426:711$100 na renda bruta, ou sejam 19,8 %.

Movimento de mercadorias no porto de Pelotas — Em 1939 o movimento geral de mercadorias nesse porto foi de 236.787 toneladas que, comparado ao obtido em 1938, de 178.960 toneladas apresenta um sensivel aumento de 57.827 toneladas correspondentes a 32,1 %. Esse total divide-se da seguinte forma:

Importação: estrangeira de 17.777 toneladas em 1939, contra 29.003 toneladas em 1938, resultando um decréscimo de 11.226 toneladas, ou de 38,7 %; e de cabotagem de 78.458 toneladas em 1939; contra 66.616 toneladas em 1938, ou 17,8 %.

Exportação: para o estrangeiro, de 11.829 toneladas em 1939, contra 10.315 toneladas em 1938, ou 14,7 %; e por cabotagem, de 128.723 toneladas em 1939, contra 99.865 toneladas em 1938, ou 28,9 %.

Houve, pois, um aumento geral, quer na importação, quer na exportação.

Movimento de navios — Frequentaram este porto, em 1939, 18 navios estrangeiros, com 14.778 toneladas de registro, e 1.092 nacionais, com 810.563 toneladas de registro, num total de 1.110 navios, com 825.341 toneladas de registro, total este que corresponde a 19 navios de longo curso, com 15.722 toneladas de registro e 1.091 de cabotagem, com 809.619 toneladas de registro.

Comparadas as tonelagens de registro de longo curso e de cabotagem com as obtidas em 1938, respectivamente de 35.240 e 799.915 toneladas de registro, verifica-se forte decréscimo em longo curso, de 19.518 toneladas, ou de 55,4 %, e aumento em cabotagem, de 9.704 toneladas, ou de 1,2 %.

Receita — Consta do imposto adicional de 10 %, que em 1939 rendeu 287:380$900, enquanto em 1938 rendeu 414:580$000, resultando uma diminuição de 127:199$100, ou de 30,7 % concomitante com a sensivel deminuição verificada na importação estrangeira.

ESTADO DE MATO GROSSO

Porto de Corumbá

Nenhuma obra de melhoramento foi executada nesse porto para o qual existe crédito próprio já autorizado, na importância de..... 961:014$865, ouro, correspondente à taxa de 2 % ouro, arrecadada pela Alfândega de Corumbá de 1909 a 1933 ou 7.688:119$920, papel, afim de atender à construção dos portos de Corumbá, Porto Esperança, Porto Murtinho, e, dentro das possibilidades da verba, Cuiabá, crédito esse ainda não aberto.

Foram ampliados o seu primitivo projeto e orçamento, os quais aguardam aprovação de autoridade superior.

Movimento de mercadorias — Em 1939 a importação estrangeira atingiu a 7.477 toneladas, valor que, comparado ao de 2.794 toneladas obtido em 1938, acusa o grande aumento de 167,6 %, e a importação de cabotagem foi de 4.179 toneladas, contra 4.161 toneladas em 1938, resultando o ligeiro aumento de 18 toneladas, ou 0,4 %.

A exportação para o estrangeiro atingou a 874 toneladas apenas, contra 1.388 toneladas em 1938, resultando a deminuição de 514 toneladas, ou sejam 37 %; e a exportação por cabotagem atingiu a 5.741 toneladas, contra 1.423 toneladas em 1938, resultando o grande aumento de 4.318 toneladas, equivalente a 303,4 %.

Verifica-se no movimento geral, de 18.271 toneladas em 1939 e de 9.766 toneladas em 1938, um notavel aumento de 8.505 toneladas, equivalente a 87,1 %.

Movimento de navios — Em 1939 frequentaram o porto 24 navios estrangeiros, com 3.917 toneladas de registro, e 390 nacionais, com

57.639 toneladas de registro, correspondendo os mesmo números aos movimentos de longo curso e de cabotagem, num movimento total de 414 navios, com 61.556 toneladas de registro.

Comparadas as tonelagens obtidas em 1939 e 1938, verifica-se, quanto ao movimento de longo curso, respectivamente de 3.917 toneladas e de 3.115 toneladas, o aumento de 802 toneladas, ou de 25,7 %; e quanto ao movimento de cabotagem, respectivamente de 57.639 e 48.506 toneladas, ainda aumento, de 9.133 toneladas de registro, ou 18,8 %.

Receita — Consta do imposto adicional de 10 %, que em 1939 produziu 81:355$700, contra 66:023$200 em 1938, resultando um aumento de 15:332$500, correspondendo a 23,2 %, como consequência do sensivel aumento da importação estrangeira.

ESTATÍSTICA PORTUÁRIA GERAL

Alem dos dados estatísticos, relativos ao biênio de 1938 a 1939, foram dados anteriormente para cada porto, quanto ao movimento de mercadorias, de navios e da receita bruta dos portos, encontrará V. Ex., a seguir vários quadros estatísticos, de longo período uns e decenais outros, contendo séries cronológicas da renda bruta das taxas portuárias, da taxa de 2 % ouro, e imposto adicional de 10 %, do movimento de mercadorias e de navios, precedidos de quatro quadros contendo os característicos gerais dos portos e os peculiares aos portos organizados, assim discriminados:

1°. Característicos gerais dos portos (coordenadas geográficas, distância em milhas, profundidades em águas mínimas e amplitude da maré);

2° e 3° e 4°. Dados sobre cais acostavel, armazens, guindastes, pontes rolantes, locomotivas, vagões e linhas férreas nos portos organizados;

5°. Renda bruta das taxas portuárias dos portos organizados, desde o início da respectiva arrecadação;

6° e 7°. Taxas de 2 % e 0,7 % ouro, em papel, desde o início da respectiva arrecadação e no decênio 1930-1939;

8° e 9°. Movimento global de navios e de mercadorias nos portos do Brasil, relativamente ao decênio 1930-1939;

10 e 11. Movimento de navios e de mercadorias em cada porto, durante o decênio 1930-1939.

A estes quadros acham-se reunidos cinco diagramas ilustrativos dos dados contidos nos quadros acima enumerados, inclusive o aproveitamento dos cais dos portos organizados, em toneladas de mercadorias por metro corrente de cais, quer relativos ao ano de 1939, quer ao decênio 1930-1939.

CARACTERÍSTICOS GERAIS DOS PORTOS

(Em 31 de dezembro de 1939)

PORTOS	COORDENADAS GEOGRÁFICAS		DISTÂNCIA EM MILHAS		PROFUNDIDADES EM ÁGUAS MÍNIMAS		AMPLITUDE DA MARÉ
	Latitude Sul	Longitude Oeste	Entre si	Ao Rio de Janeiro	De canal de acésso	Do ancoradouro	
Manaus	3° 8′ 30″	60° 0′ 0″	—	3.156	20m,00	19m,00	—
Belem (Pará)	1° 26′ 59″	48° 30′ 5″	924	2.232	9,00	6,50	3m,95
São Luiz	20° 30′ 18″	44° 19′ 12″	340	1.892	6,00	8,00	7,80
Tutóia	2° 41′ 55″	42° 17′ 15″	79	1.831	4,00	11,80	3,00
LuizCorreia (Amarração)	2° 52′ 42″	41° 40′ 12″	33	1.780	1,40	5,00	4,36
Camocim	2° 54′ 0″	40° 51′ 0″	57	1.723	4,00	6,00	4,02
Fortaleza	3° 43′ 18″	38° 30′ 0″	171	1.552	8,00	8,00	4,14
Aracatí	4° 24′ 20′	37° 47′ 33″	74	1.470	—	7,00	2,00
Natal	5° 47′ 0″	35° 11′ 36″	206	1.272	6,00	8,00	3,82
Cabedelo	6° 58′ 18″	34° 50′ 18″	78	1.194	8,00	8,00	3,42
João Pessoa	7° 6′ 30″	34° 53′ 0″	9	—	—	2,00	—
Recife	8° 10′ 54″	34° 54′ 48″	79	1.124	10,00	10,00	3,10
Maceio	9° 40′ 12″	35° 44′ 0″	120	1.004	9,00	7,50	2,59
Aracajú	10° 54′ 0″	37° 5′ 0″	110	894	3,50	10,00	3,20
Baía	12° 59′ 6″	38° 31′ 24″	160	734	10,00	10,00	3,18
Ilhéus	14° 48′ 6″	39″ 0′ 54″	150	584	4,00	5,00	2,40
Vitória	20° 18′ 50″	42° 40′ 32″	319	265	8,50	10,00	2,15
Forno (Cabo Frio)	20° 53′ 0″	42° 0′ 0″	200	65	2,00	2,00	2,05
Rio de Janeiro	22° 54′ 23″	43° 10′ 21″	65	0	10,50	10,00	2,40
Niterói	22° 54′ 23″	23° 10′ 21″	4	4	10,00	8,00	2,40
Angra dos Reis	23° 0′ 30″	44° 19′ 10″	97	97	8,00	8,00	2,20
Santos	23° 57′ 30″	46° 24′ 0″	105	202	10,00	10,00	1,85
Paranaguá	25° 31′ 18″	48° 30′ 48″	142	344	8,00	8,00	3,78
Antonina	25° 26′ 30″	48° 43′ 20″	15	—	—	—	—
São Francisco	26° 14′ 17″	48° 41′ 33″	65	409	6,00	10,00	2,86
Itajaí	26° 55′ 33″	48° 36′ 56″	45	454	4,00	6,00	2,20
Florianópolis	27° 35′ 48″	48° 33′ 42″	55	509	4,00	6,00	2,13
Imbituba	28° 16′ 3″	48° 40′ 11″	43	534	13,00	8,00	1,20
Laguna	28° 30′ 8″	48° 47′ 3″	17	569	4,00	5,00	1,50
Rio Grande	32° 1′ 30″	52° 7′ 48″	303	872	9,00	8,50	0,74
Pelotas	31° 52′ 36″	52° 21′ 12″	29	899	—	—	1,20
Porto Alegre	30° 2′ 0″	51° 14′ 0′	106	1.005	—	—	—
Corumbá	18° 59′ 48″	57° 39′ 18″	2.163	2.903	—	2,50	—

CAIS E ARMAZENS DOS

(Em 31 de dez

PORTOS	TIPO	CAIS ACOS			
		1º TRECHO		2º TRECHO	
		Extensão m.	Profundidade m.	Extensão m.	Profundidade m.
Manaus	Flutuantes	508,07	19,00	238,30	20,00
Belem (Pará)	Alvenaria em blocos	400,00	10,00	860,00	9,24
Natal	Lages sobre estacaria	200,00	6,40	—	—
Cabedelo	Estacaria de aço	400,20	8,00	—	—
Recife	Alvenaria em blocos	955,55	10,00	1314,63	8,00
Baía	Alvenaria em blocos	345,00	10,000	960 00	5,00
Ilhéus	Pontes de atracação	454,00	2,30	—	—
Rio de Janeiro	Alvenaria sobre caixões	800,00	10,00	1500,00	9,40
Niterói	Estacaria cimento armado	400,00	8,00	1069,74	2,00
Angra dos Reis	Estacaria de aço	300,00	5,00	100,00	2,00
Santos	Alvenaria em blocos	301,00	10,00	2449,00	8,00
Paranaguá	Estacaria cimento armado	400,00	8,00	0,00	5,00
Rio Grande — P. Novo.	Alvenaria em blocos	1117,20	8,00	330,00	6,00
Rio Grande — P. Antigo	Idem	558,20	4,20	—	—
Porto Alegre	Estacaria de aço	788,60	5,00	463,60	4,00

PORTOS ORGANIZADOS

embro de 1939)

TAVEL					ARMAZENS, COM PÁTEOS E PLATAFORMAS					
3º TRECHO		4º TRECHO		EXTENSÃO TOTAL M	INTERNOS			EXTERNOS		
Extensão m.	Profundidade m.	Extensão m.	Profundidade m.		N.	Área total m²	Área util m²	N.	Área total m²	Área util m²
243,82	5,70	—	—	10353,00	9	14450,00	14185,00	—	—	—
225,00	3,75	375,00	3,00	1860,00	8	24860,00	19560,00	3	10740,00	8559,00
—	—	—	—	200,00	2	4952,00	4924,00	—	—	—
—	—	—	—	400,20	4	10538,22	9008,00	—	—	—
—	—	—	—	2270,18	13	41879,27	34264,55	—	—	—
175,00	2,20	—	—	1480,00	10	25858,00	21664,00	—	—	—
—	—	—	—	454,00	5	5555,00	3800,00	—	—	—
2390,00	8,20	—	—	4690,00	18	115585,00	83244,00	4	48600,00	43932,00
—	—	—	—	1469,74	2	7734,54	6681,40	—	—	—
—	—	—	—	409,00	2	6608,16	6467,34	—	—	—
2271,00	7,00	—	—	5021,00	29	122317,00	105124,00	10	93418,00	69861,00
—	—	—	—	500,00	3	10340,00	9985,00	—	—	—
270,00	5,00	—	—	1717,20	8	45497,00	43033,00	5	12960,00	12089,00
—	—	—	—	638,20	5	9975,00	9069,00	—	—	—
1362,00	3,00	—	—	2614,20	15	25351,76	20410,00	—	—	—

GUINDASTES E PONTES ROLANTES DOS PORTOS ORGANIZADOS

(Em dezembro de 1939)

PORTOS	GUINDASTES																	PONTES ROLANTES		
	De 0,6 tons.	De 1,5 tons.	De 1,5 tons.	De 2,0 tons.	De 2,5 tons.	De 3,0 tons.	De 4,0 tons.	De 5,0 tons.	De 6,0 tons.	De 8,0 tons.	De 10,0 tons.	De 14,0 tons.	De 15,0 tons.	De 20,0 tons.	De 25,0 tons.	De 30,0 tons.	De 80,0 tons.	De 1,0 tons.	De 1,5 tons.	De 2,0 tons.
Manaus	—	—	—	10	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belem (Pará)	—	—	—	—	—	12	—	8	—	—	2	—	—	—	—	1	—	52	—	—
Natal	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cabedelo	—	—	4	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	4
Recife	—	—	41	—	—	—	—	7	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	46	—
Baía	—	—	2	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
Ilhéus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rio de Janeiro	—	—	56	—	—	21	—	24	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—	152	—
Niterói	—	—	1	—	—	—	—	1	—		—	—	—	—	—	—	—	—	4	—
Angra dos Reis	—	—	3	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—
Santos	1	3	52	1	—	45	—	12	24	—	—	1	—	—	—	2	1	—	123	—
Paranaguá	—	—	—	—	—	—	1	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rio Grande — P. Novo	—	—	—	—	22	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rio Grande — P. Antigo	—	—	—	—	10	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Porto Alegre	—	—	7	—	17	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

LOCOMOTIVAS, VAGÕES E LINHAS FÉRREAS DOS PORTOS ORGANIZADOS

(Em 31 de dezembro de 1939)

PORTOS	LOCOMOTIVAS										VAGÕES		LINHAS FERREAS		
	40 H. P.	50 H. P.	60 H. P	80 H. P.	100 H. P.	120 H. P.	125 H P.	150 H. P.	180 H. P.	450 H. P.	N.	Lotação total Tons.	Internas M.	Externas M.	Total M.
Manáus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belém (Pará)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Natal	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	14	216	400	200	600
Cabedêlo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	245	1.217	1.104	2.321
Recife	1	—	3	—	—	—	—	—	—	—	31	500	4.423	3.682	8.105
Baía	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	10	200	3.603	—	3.603
Ilhéus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	597	—	597
Rio de Janeiro	—	—	1	—	—	—	6	—	2	3	187	6.110	15.954	18.271	34.225
Niterói	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Angra dos Reis	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	8	160	1.022	2.000	3.022
Santos	—	—	—	—	5	1	—	13	—	—	157	3.866	16.345	26.673	43.018
Paranaguá	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.080	120	1.200
Rio Grande — Porto Novo	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	55	1.310	—	—	—
Rio Grande — Porto Antigo	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1.220	—	1.220
Porto Alegre	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.311	4.053	7.364

RENDA BRUTA DAS TAXAS DOS PORTOS ORGANIZADOS, DESDE O INÍCIO DA ARRECADAÇÃO

ANOS	PORTOS				
	MANAUS	BELEM	BAÍA	RIO DE JANEIRO	SANTOS
1892	—	—	—	—	187 :147$868
1993	—	—	—	—	967 :234$960
94	—	—	—	—	2.194 :259$735
95	—	—	—	—	4.384 :889$299
96	—	—	—	—	6.263 :722$085
97	—	—	—	—	9.074 :043$323
98	—	—	—	—	10.157 :831$937
99	—	—	—	—	9.377 :455$630
1900	—	—	—	—	7.977 :174$128
01	—	—	—	—	11.128 :942$730
02	—	—	—	—	11.336 :311$080
03	—	—	—	—	9.984 :745$843
04	—	—	—	—	9.911 :058$997
05	9.570 :291$802	—	—	—	10.493 :370$340
06	—	—	—	—	13.172 :713$884
07	—	—	—	—	15.253 :917$892
08	9.701 :808$925	8 :161$464	—	—	13.344 :794$620
09	—	590 :214$515	—	—	16.147 :688$796
1910	3.874 :574$894	1.814 :193$074	—	1.304 :270$034	14.825 :219$761
11	3.387 :505$776	2.773 :573$809	—	4.201 :019$276	18.097 :752$737
12	3.375 :150$237	5.616 :266$602	—	6.088 :713$849	23.227 :120$291
13	2.674 :619$630	4.716 :827$097	—	8.951 :967$108	27.785 :592$767
14	2.193 :689$799	3.554 :550$346	1.398 :074$940	7.073 :673$815	18.008 :794$585
15	1.899 :844$374	3.428 :648$731	2.962 :254$140	6.636 :430$092	16.895 :280$615
16	2.132 :777$357	4.500 :066$089	3.094 :248$050	6.478 :334$785	17.370 :027$145
17	2.216 :588$777	5.216 :703$671	3.157 :215$990	7.417 :375$601	15.205 :628$080
18	1.638 :665$720	5.126 :594$076	3.611 :727$200	8.343 :514$287	15.437 :219$661
19	2.462 :973$865	4.866 :593$797	3.718 :911$790	12.587 :426$271	22.533 :815$870
1920	1.891 :107$951	3.755 :796$570	4.109 :852$480	13.091 :141$553	23.554 :218$780
21	1.681 :066$878	2.879 :948$120	3.256 :525$546	13.344 :747$397	25.452 :362$899
22	1.907 :167$060	2.732 :939$610	3.911 :636$780	12.343 :845$136	23.114 :927$578
23	1.931 :002$890	3.145 :524$690	3.930 :188$220	15.804 :350$796	29.549 :644$574
24	2.457 :236$929	4.013 :843$900	4.599 :027$517	19.451 :791$206	37.954 :034$336
25	3.135 :621$803	4.381 :210$240	5.042 :341$390	25.377 :145$291	50.243 :476$164
26	3.328 :373$043	4.166 :443$870	4.485 :587$520	26.111 :451$623	44.829 :439$429
27	2.977 :150$495	3.909 :152$740	4.714 :832$340	24.523 :587$002	47.715 :017$071
28	2.608 :904$930	3.899 :529$080	5.030 :239$852	26.056 :008$257	51.387 :711$460
29	2.756 :999$455	4.323 :009$930	4.697 :335$070	28.760 :058$103	55.812 :500$470
1930	2.286 :432$313	3.671 :696$700	5.398 :747$687	20.649 :969$142	38.403 :421$340
31	2.422 :922$260	3.604 :926$520	4.624 :839$210	15.898 :164$870	35.154 :944$592
32	2.189 :975$714	3.331 :930$040	4.929 :110$907	15.505 :343$974	34.626 :542$693
33	2.820 :005$211	3.693 :519$840	5.022 :098$958	16.529 :360$830	40.873 :933$717
34	3.030 :589$809	3.624 :859$200	4.909 :098$720	16.005 :617$000	41.847 :734$918
35	2.834 :576$876	4.153 :599$800	5.645 :263$320	18.849 :888$800	46.512 :085$411
36	3.269 :730$841	5.580 :464$900	6.922 :023$959	24.018 :574$000	55.198 :405$480
37	3.683 :422$362	6.136 :102$900	9.711 :572$947	29.623 :512$400	67.627 :987$700
38	3.910 :071$293	6.709 :465$770	9.077 :994$507	30.969 :508$300	74.520 :708$800
39	3.685 :985$100	7.682 :019$980	9.342 :969$910	32.604 :979$100	81.214 :180$275
Totais....	99.936 :834$369	127.508 :377$611	127.303 :689$898	494.601 :769$898	1.256.337 :032$346

RENDA BRUTA DAS TAXAS DOS PORTOS ORGANIZADOS DESDE O INÍCIO DA ARRECADAÇÃO

(Conclusão)

ANOS	PORTOS				
	RECIFE	ILHÉUS	NITERÓI	RIO GRANDE	PORTO ALEGRE
1918	593:995$190				
19	3.336:367$260	—	—	579:510$530	
1920	3.284:361$263	—	—	3.736:589$444	
21	1.583:980$771	—	—	3.895:985$935	702:690$349
22	2.056:311$511	—	—	1.996:499$546	2.015:759$814
23	4.001:400$187	—	—	3.309:272$425	2.194:475$958
24	4.842:990$258	—	—	4.091:491$953	2.775:625$712
25	5.149:230$990	407:815$241	—	4.428:566$718	3.177:047$696
26	5.682:121$463	663:862$749	—	4.397:880$391	4.204:253$984
27	5.368:045$010	665:754$471	—	4.006:083$960	4.020:266$657
28	6.071:078$300	780:557$051	—	4.521:246$103	4.830:729$182
29	7.158:506$820	823:896$704	—	5.952:161$653	5.795:385$167
1930	5.026:151$020	822:512$883	94:081$124	3.851:978$153	4.542:423$850
31	4.075:428$350	802:706$318	133:937$630	3.495:320$924	4.417:242$750
32	3.899:525$460	1.179:220$299	40:496$600	2.466:590$131	4.172:419$300
33	4.515:749$100	1.052:624$779	51:423$100	2.639:676$500	4.960:680$700
34	4.884:781$100	1.220:681$010	73:393$100	2.479:855$200	4.765:543$800
35	5.443:593$600	1.325:215$754	139:774$800	2.709:544$600	5.122:780$800
36	7.002:867$900	1.976:191$628	58:501$780	2.576:021$200	5.653:722$700
37	6.985:747$600	1.763:529$339	40:602$800	4.014:230$200	6.078:220$500
38	8.009:128$100	1.887:611$763	54:756$800	4.745:508$500	7.199:904$500
39	9.549:386$500	1.797:582$671	50:921$800	4.956:362$000	8.623:615$500
Totais....	108.520:747$753	17.169:732$660	737:889$534	74:940:376$066	85.255:789$019

DATAS DO INÍCIO DA EXPLORAÇÃO

Manaus, 1903 — Belem, 2º semestre de 1908 — Natal, Novembro de 1932 — Cabedelo, 1º de Maio de 1935 — Recife, 12 de Setembro de 1918 — Baía, 1914 — Ilhéus, 1925 — Rio de Janeiro, 1919 — Niterói 1930 — Angra dos Reis, 29 de Outubro de 1934 — Forno, 15 de Novembro de 1930 — Santos, 1892 — Paranaguá, Abril de 1935 — Rio Grande, Outubro de 1919 — Porto Alegre, Agosto de 1921.

ANOS	PORTOS				
	NATAL	CABEDELO	ANGRA DOS REIS	FORNO (Cabo Frio)	PARANAGUÁ
1932	30:213$300				
33	270:449$200				
34	393:726$600	—	37:436$298		
35	471:972$900	330:210$800	214:325$902	19:343$680	292:384$900
36	470:373$600	985:881$400	241:075$600	19:402$640	779:916$900
37	555:099$000	1.340:421$700	361:477$300	24:056$800	1.142:792$900
38	477:263$800	1.173:293$200	558:950$400	5:838$500	1.399:946$300
39	393:400$500	878:832$800	533:277$900	—	1.382:374$700
Totais....	3.062:498$900	4.708:639$900	1.946:543$400	68:641$620	4.997:415$700

TAXAS DE 2 % E 0,7 % OURO

Desde o início da arrecadação

PORTOS	ARRECADAÇÃO ATÉ 23-11-1933			
	TAXA DE 2 % OURO		TAXA DE 0,7 % OURO	
	Ouro	Conversão papel A	Ouro	Conversão papel B
Manaus	—	—	—	—
Belem	8.033:315$367	21 639:219$056	—	—
S. Luiz	1.727:631$257	4.967:506$877	—	—
Tutóia	212:995$155	835:039$363	—	—
Luiz Correia (Amarração)	1:168$600	8:488$710	—	—
Fortaleza (Ceará)	2.429:813$449	7.626:929$060	—	—
Natal	459:664$362	1.896:773$892	—	—
Cabedelo	1.102:574$879	4.267:922$379	—	—
Recife	19.735:175$521	64:598:332$293	—	—
Maceió	2.162:212$578	7.121:849$487	—	—
Aracajú	450:633$817	1.734:480$775	—	—
Baía	14.216:549$075	42.353:015$460	—	—
Vitoria	1.038:058$702	3.368:983$198	—	—
Rio de Janeiro	163.365:963$036	532.097:475$555	—	—
Niterói	1.563:033$831	8.876:349$960	—	—
Angra dos Reis	—	—	—	—
Santos	4.923:080$100	34.732:148$707	—	—
Paranaguá	2.826:753$084	8.467:210$600	—	—
Antonina	55:799$924	283:349$338	—	—
S. Francisco	1.340:040$481	5.159:872$081	160:745$341	872:471$259
Itajaí	113:077$291	490:220$708	27:556$650	145:047$169
Florianopólis	941:427$783	3.301:688$000	188:882$233	900:175$725
Rio Grande, Porto Alegre, Pelotas	24.721:470$054	81.360:054$546	3.398:565$661	16.761:089$863
Corumbá	961:014$865	2.457:209$540	—	—
Totais gerais	252.381:453$211	837.644:119$495	3.775:529$885	18.678:784$016

Observação — A partir de 24-11-33 as taxas de 2 % e 0,7 % passaram a ser arrecadadas em substituidas essas taxas pelo imposto adicional de 10 % (decreto n. 24.577, de 4-7-34). Para alguns cambiais do Rio de Janeiro, obtendo-se assim resultados aproximados.

E IMPOSTO ADICIONAL DE 10 %

até 31 de dezembro de 1939

DE 24-11-1933 A 31-8-1934		DE 1-9-1934 A 31-12-1939	TOTAL EM PAPEL
TAXA DE 2 % OURO ARRECAD. EM PAPEL C	TAXA DE 0, 7% OURO ARRECAD. EM PAPEL D	IMPOSTO ADICIONAL DE 10 % E	(A + B + C + D + E)
—	—	1.768 :583$123	1.768 :583$123
623 :457$200	—	5.931 :453$900	28.194 :130$156
180 :234$300	—	1.531 :244$270	6.678 :985$357
62 :447$899	—	565 :681$654	1.463 :168$916
1 :060$000	—	17 :585$900	27 :134$610
556 :464$312	—	4.478 :436$210	12.661 :829$582
184 :377$500	—	1.304 :231$100	3.385 :382$492
419 :538$900	—	2.977 :376$500	7.664 :837$779
3.197 :549$100	—	24.024 :621$200	91.820 :502$593
236 :706$580	—	1.666 :205$400	9.024 :761$467
12 :635$800	—	301 :273$500	2.048 :390$075
1.430 :976$900	—	10.880 :443$500	54.664 :535$860
81 :766$200	—	565 :706$500	4.016 :455$898
32.265 :573$640	—	194.596 :999$682	759.560 :048$877
813 :220$600	—	2.514 :504$400	12.204 :074$960
—	—	636 :988$075	636 :988$075
29.468 :714$600	—	229.449 :759$700	293.650 :623$907
210 :579$369	—	2.406 :461$000	11.084 :250$969
46 :959$398	—	1.046 :952$890	1.377 :261$536
191 :154$600	116 :819$300	1.738 :255$900	8.078 :573$140
45 :453$544	15 :993$056	662 :027$400	1.358 :741$877
152 :356$400	53 :355$400	1.539 :577$200	5.947 :163$025
3.313 :691$000	864 :784$600	28.205 :528$100	130.505 :147$209
49 :587$690	—	439 :159$900	2.945 :948$040
73.544 :496$742	1.050 :952$356	519.249 :156$914	1.450.767 :518$623

papel, à razão de 1$ ouro para 8$ papel (decreto n. 23.451, de 21-11-33); e a partir de 1-9-34 foram pontos, onde não foram obtidas diretamente as taxas de conversão, esta foi feita pelas taxas

RECEITA DAS TAXAS DE 2 % E 0,7 % OURO E DO IMPOSTO ADICIONAL DE 10 % NO DECÊNIO 1930-39

PORTOS	TAXAS DE 2 % E 0,7 % OURO			
	1930		1931	
	Ouro	Papel	Ouro	Papel
Manaus	—	—	—	—
Belem (Pará)	245 :906$306	1.248 :016$984	114 :454$495	750 :192$567
São Luiz	41 :762$734	206 :892$584	26 :714$870	196 :864$547
Tutóia	13 :396$892	66 :247$631	8 :641$815	65 :780$200
Luiz Correia (Amarração)	—	—	—	—
Fortaleza	90 :026$679	424 :244$961	57 :482$894	445 :850$603
Natal	58 :007$368	286 :846$415	19 :788$664	139 :015$365
Cabedelo	64 :003$156	316 :495$606	63 :702$419	496 :752$926
Recife	681 :275$136	3.199 :964$050	405 :759$640	3.104 :669$007
Maceió	62 :670$405	309 :905$598	42 :823$187	300 :832$889
Aracajú	16 :644$812	81 :093$524	11 :178$347	86 :082$936
Baía	433 :062$063	2.141 :491$902	227 :517$210	1.683 :745$417
Vitória	42 :825$559	211 :772$389	15 :446$523	119 :187$681
Rio de Janeiro	6.493 :686$668	32.111 :280$573	3.866 :908$318	27.165 :030$933
Niteroi	644 :885$087	3.188 :956$755	426 :504$060	2.956 :216$102
Angra dos Reis	—	—	—	—
Santos	—	—	—	—
Paranaguá	139 :369$438	689 :181$871	52 :258$430	395 :992$317
Antonina	6 :888$604	34 :064$147	7 :489$294	52 :612$290
São Francisco	73 :121$478	341 :125$954	41 :698$929	312 :296$558
Itajaí	14 :271$620	68 :426$753	7 :407$312	55 :922$856
Florianópolis	66 :027$831	309 :798$704	32 :049$198	240 :107$855
Rio Grande	—	—	—	—
Porto Alegre	1.414 :656$287	6.918 :171$171	823 :194$136	6.241 :272$270
Pelotas	—	—	—	—
Corumbá	26 :870$825	132 :886$220	20 :211$555	141 :976$184
Totais	10.629 :358$948	52.286 :863$792	6.271 :231$296	44.950 :001$503

Observações — As taxas de 2 % e 0,7 %, ouro, foram creadas pelos Decretos n. 1.114, de 30-11-1903 e n. 14:481, de 18-11-1920 incidindo a de 0,7 % somente nos portos de Santa Catarina e Rio Grande do Sul; a partir de 24-11-1933 passaram a ser arrecadadas em papel (1$ ouro para 8e papel), em virtude do Decreto n. 23.481, de 24-11-1933, sendo suprimidas a partir de 1-9-1934 $ substituidas pelo imposto adicional de 10 %, papel, de acordo com o Decreto n. 24.577, de 4-7-1934. Por falta das taxas de conversão em alguns portos e alguns anos, foi feita a conversão das taxas de 2 % e 0,7 %, ouro, nesses casos, por meio das taxas de conversão do Rio de Janeiro.

RECEITA DAS TAXAS DE 2 % E 0,7 % OURO E DO IMPOSTO ADICIONAL DE 10 % NO DECÊNIO 1930-39

(Continuação)

PORTOS	TAXAS DE 2 % E 0,7 % OURO			
	1932		1933- até 23 de Novembro	
	OURO	PAPEL	OURO	PAPEL
Manaus	—	—	—	—
Belem (Pará)	98 :979$993	549 :941$651	114 :420$100	712 :116$$29
São Luiz	26 :352$660	204 :837$761	31 :603$600	220 :741$029
Tutoia	5 :505$076	43 :406$534	7 :166$300	50 :161$159
Luiz Correia (Amarração)	—	—	1 :168$600	8 :4$8$710
Fortaleza	45 :543$788	344 :493$538	75 :294$227	532 :446$386
Natal	8 :402$236	67 :933$475	16 :393$000	114 :596$801
Cabedelo	41 :197$930	320 :679$611	55 :840$400	390 :290$479
Recife	381 :494$791	2.936 :055$000	425 :431$300	2.975 :912$100
Maceió	30 :961$369	240 :213$951	40 :672$800	284 :236$002
Aracajú	8 :128$515	62 :984$343	19 :147$500	129 :611$005
Baía	210 :264$685	1.602 :981$828	214 :863$800	1.503 :315$796
Vitória	24 :057$898	181 :877$600	8 :314$500	57 :492$500
Rio de Janeiro	4.097 :008$391	22.156 :621$370	4.739 :312$733	28.015 :715$552
Niteroi	279 :044$390	1.509 :072$061	204 :504$774	986 :806$225
Angra dos Reis	—	—	—	—
Santos	579 :510$300	4.209 :562$819	4.343 :569$800	30.522 :585$888
Paranaguá	22 :610$802	155 :289$194	38 :863$880	273 :924$854
Antonina	5 :040$141	27 :257$083	5 :729$802	33 :908$968
São Francisco	35 :055$436	269 :874$937	32 :423$525	223 :981$249
Itajaí	8 :464$024	64 :718$868	10 :836$134	75 :404$857
lorianópolis	20 :701$864	159 :148$325	30 :323$500	210 :663$784
Rio Grande	—	—	—	—
Porto Alegre	602 :936$912	4.649 :806$838	664 :676$100	4.694 :467$872
Pelotas	—	—	—	—
Corumbá	10 :358$009	56 :016$116	10 :525$500	62 :289$909
Totais	6.541 :619$210	39.812 :772$948	11.091 :081$875	72.079 :157$954

Observações — As taxas de 2 % e 0,7 %, ouro, foram cobradas pelos Decretos n. 1.114, de 30-11-1903 e n. 14.481, de 18-11-1920 incidindo a de 0,7 % somente nos portos de Santa Catarina Rio Grande do Sul, a partir de 24-11-1933 passaram a ser arrecadadas em papel (1$ ouro para 8$ papel), em virtude do Decreto n. 23.481, de 24-11-1933, sendo suprimidas a partir de 1-9-1934 e substituidas pelo imposto adicional de 10 %, papel, de acordo com o Decreto n. 24.577, de 4-7-1934. Por falta das taxas de conversão em alguns portos e alguns anos, foi feita a conversão das taxas do 2 % e 0,7 %, ouro, nesses casos, por meio das taxas de conversão do Rio de Janeiro.

RECEITA DAS TAXAS DE 2 % E 0,7 % OURO E DO IMPOSTO ADICIONAL DE 10 % NO DECÊNIO 1930-39

(Continuação)

PORTOS	TAXAS DE 2% E 0,7 % OURO, EM PAPEL		IMPOSTO ADICIONAL DE 10 %	
	1933 — (24 Nov. a 31 Ag.)	1934 — (Até 31 de agosto)	1934 — (1 Set. a 31 Dez.)	1935
Manaus	—	—	—	252 :299$450
Belem (Pará)	80 :307$200	543 :150$000	316 :713$200	921 :693$600
São Luiz	18 :723$300	161 :511$000	125 :105$470	283 :945$000
Tutoia	4 :847$599	57 :600$300	22 :058$154	98 :054$900
Luiz Correia (Amarração)	—	1 :060$000	—	11 :028$100
Fortaleza	74 :379$672	482 :084$640	17 :756$200	919 :621$700
Natal	18 :972$600	165 :404$900	115 :769$700	330 :105$800
Cabedelo	63 :540$400	355 :998$500	267 :828$700	752 :023$000
Recife	369 :408$400	2.828 :140$700	1.472 :536$700	4.482 :124$600
Maceió	35 :926$580	200 :780$000	158 :100$900	436 :568$200
Aracajú	7 :642$100	4 :993$700	18 :361$100	70 :092$200
Baía	185 :145$100	1.245 :831$800	669 :481$800	2.229 :513$400
Vitória	8 :032$300	73 :733$900	47 :488$500	136 :903$100
Rio de Janeiro	4.487 :587$880	27.777 :986$060	10.778 :428$682	35.769 :559$500
Niteroi	—	—	—	454 :291$700
Angra dos Reis	—	—	68 :580$698	148 :186$800
Santos	4.680 :887$100	24.787 :827$500	10.832 :841$500	39.655 :103$600
Paranaguá	44 :516$869	166 :062$500	77 :208$200	451 :174$100
Antonina	1 :313$698	45 :645$700	39 :296$800	175 :668$800
São Francisco	29 :144$900	278 :829$000	80 :493$100	313 :908$000
Itajaí	9 :242$500	52 :204$100	13 :920$400	97 :585$900
Florianópolis	24 :396$400	181 :315$700	91 :083$200	352 :824$600
Rio Grande	—	—	443 :106$300	1.441 :524$300
Porto Alegre	799 :559$100	3.378 :916$500	832 :326$500	3.211 :817$000
Pelotas		—	87 :283$300	272 :322$300
Corumbá	23 :512$600	26 :066$000	31 :279$600	87 :023$600
Totais	10.697 :085$998	62.815 :142$500	26.607 :048$704	93.381 :963$250

Observações — As taxas de 2 % e 0, 7 %, ouro, foram creadas pelos Decretos n. 1.114, de 30-11-1903 e n. 14.481, de 18-11-1920 incidindo a de 0,7 % somente nos portos de Santa Catarina e Rio Grande do Sul; a partir de 24-11-1933 passaram ascr arrecadadas em papel (1$ ouro para S$ papel), em virtude do Decreto n. 23.481, de 24-11-1933, sendo suprimidas a partir de 1-9-1934 e substituidas pelo imposto adicional de 10 %, papel, de acordo com o Decreto n. 24.577, de 4-7-1934. Por falta das taxas de conversão em alguns portos e alguns anos, foi feita a conversãodas taxa s de 2 % e 0,7 %, ouro, nesses casos, por meio das taxas de conversão do Rio de Janeiro.

RECEITA DAS TAXAS DE 2 % E 0,7 % OURO E DO IMPOSTO ADICIONAL DE 10 % NO DECÊNIO 1930-39

(Conclusão)

PORTOS	IMPOSTO ADICIONAL DE 10 %			
	1936	1937	1938	1939
Manaus	338 :174$973	474 :401$000	382 :038$800	301 :668$900
Belem (Pará)	874 :205$400	1.079 :912$400	1.223 :515$300	1.515 :414$000
São Luiz	328 :940$100	358 :520$200	247 :493$800	187 :239$700
Tutóia	118 :778$100	142 :829$600	96 :505$000	87 :255$900
Luiz Correia (Amarração)	—	6 :557$800	—	—
Fortaleza	922 :209$160	1.119 :642$050	756 :065$700	743 :131$400
Natal	263 :920$600	291 :329$300	191 :909$400	111 :196$600
Cabedelo	687 :986$800	756 :672$100	348 :043$700	147 :136$400
Recife	4.283 :462$100	4.584 :565$500	4.590 :378$000	4.611 :55$2300
Maceió	336 :028$600	316 :516$600	223 :268$400	195 :722$700
Aracajú	66 :800$100	49 :413$300	51 :847$890	42 :759$000
Baía	2.070 :601$800	2.391 :729$200	1.935 :607$700	1.583 :609$600
Vitória	70 :876$000	136 :391$000	104 :575$500	42 :472$400
Rio de Janeiro	37.099 :387$000	41.851 :995$100	37.866 :029$700	37.229 :599$700
Niteroi	410 :718$600	706 :598$700	516 :832$200	426 :063$200
Angra dos Reis	130 :903$100	127 :870$177	65 :339$800	161 :447$300
Santos	41.614 :842$100	48.627 :237$800	43.776 :253$600	44.943 :481$100
Paranaguá	495 :852$600	505 :382$400	473 :591$800	406 :251$900
Antonina	179 :175$400	225 :353$400	214 :516$500	212 :941$900
São Francisco	270 :168$800	381 :634$300	385 :986$200	306 :065$500
Itajaí	93 :394$000	133 :976$900	161 :575$100	82 :131$700
Florianópolis	230 :715$300	295 :269$900	284 :842$100	157 :747$400
Rio Grande	958 :202$000	1.469 :285$400	1.500 :575$500	1.044 :889$600
Porto Alegre	3.294 :457$100	4.488 :577$300	4.282 :964$900	3.499 :014$400
Pelotas	302 :156$300	375 :064$100	414 :580$900	287 :380$900
Corumbá	86 :967$200	86 :510$100	66 :023$200	81 :355$700
Totais	95.528 :923$233	110.982 :960$727	100 :160 :360$600	98.427 :531$200

Observações — As taxas de 2 % e 0,7 %, ouro, foram creadas pelos Decretos n. 1.114, de 30-11-1903 e n. 14.481, de 18-11-1920 incidindo a de 0,7 % somente nos portos de Santa Catarine e Rio Grande do Sul; a partir de 24-11-1933 passaram a ser arrecadadas em papel (1$ ouro para 8 papel), em virtude do Decreto n. 23.481, de 24-11-1933, sendo suprimidas a partir de 1-9-1934, substituidas pelo imposto adicional de 10 %, papel, de acordo com o Decreto n. 24.577, de 4-7-1934. Por falta das taxas de conversão em alguns portos e alguns anos, foi feita a conversão das taxas de 2 % e 0,7 % ouro, nesses casos, por meio das taxas de conversão do Rio de Janeiro.

MOVIMENTO GERAL DE ENTRADAS DE NAVIOS NOS PORTOS BRASILEIROS

Decênio de 1930 a 1939

ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO TOTAL	
	NUMERO	TONS. DE REGISTRO	NÚMERO	TONS. DE REGISTRO	NÚMERO	TONS. DE REGISTRO
1930	6.854	28.625.340	16.465	15.315.911	23.319	43.941.251
1931	5.777	24.903.202	16.776	16.588.280	22.553	41.491.482
1932	4.576	21.514.722	15.453	15.233.221	20.029	36.747.943
1933	5.405	24.840.818	15.741	16.274.920	21.146	41.115.738
1934	5.711	25.727.864	15.378	16.018.358	21.089	41.746.222
1935	7.084	28.328.106	15.704	14.377.697	22.788	42.705.803
1936	7.095	29.628.208	28.400	17.796.339	35.495	47.424.547
1937	7.118	30.266.867	29.981	17.115.645	37.099	47.382.512
1938	7.338	31.234.888	32.808	17.856.600	40.146	49.091.488
1939	6.782	27.993.941	41.113	19.006.528	47.895	47.000.469
Totais	63.740	273.063.956	227.819	165.583.499	291.559	438.647.455

Portos: Manaus, Belem, S. Luiz, Tutoia, Amarração, Camocim, Fortaleza, Aracatí, Natal, Cabedelo, João Pessoa, Recife, Maceió, Aracajú, Baía, Ilhéus, Vitória, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, Antonina, S. Francisco, Itajaí Florianópolis, Imbituba, Laguna, Rio Grande, Porto Alegre, Pelotas e Corumbá.

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO BRASIL

Decênio de 1930 a 1939

ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONELADAS			EXPORTAÇÃO EM TONELADAS			MOVIMENTO TOTAL TONS.
	LONGO CURSO	CABOTAGEM	SOMA	LONGO CURSO	CABOTAGEM	SOMA	
1930	3.700.945	2.083.390	5.784.335	1.705.274	1.294.102	2.999.376	8.783.711
1931	2.744.766	2.032.800	4.777.566	1.745.157	1.345.327	3.090.484	7.868.050
1932	2.390.802	1.466.977	3.857.779	1.847.769	1.485.892	3.333.661	7.191.840
1933	2.943.141	1.706.811	4.649.952	1.965.023	1.464.525	3.429.548	8.079.500
1934	3.050.050	1.977.910	5.027.960	2.119.780	1.527.239	3.647.019	8.674.979
1935	3.489.607	2.439.318	5.928.925	2.446.791	1.618.568	4.065.359	9.994.284
1936	3.751.902	2.948.512	6.700.414	3.123.947	2.099.928	5.223.875	11.924.289
1937	4.217.891	3.136.002	7.353.893	3.312.321	2.326.465	5.638.786	12.992.679
1938	4.216.909	3.726.102	7.943.011	3.783.160	2.551.480	6.334.640	14.277.651
1939	4.111.784	4.257.717	8.369.501	4.075.354	2.963.839	7.039.193	15.408.694
Totais	34.617.797	25.775.539	60.393.336	26.124.576	18.677.365	44.801.941	105.195.277

Portos: Manaus, Belem, S. Luiz, Tutóia, Luiz Correia, Camocim, Fortaleza, Aracatí, Natal, Cabedelo, João Pessoa, Recife, Maceió, Aracajú, Baía, Ilhéus, Vitória, Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis, Santos, Paranaguá, Antonina, S. Francisco, Itajaí, Florianópolis, Imbituba, Laguna, Rio Grande, Porto Alegre, Pelotas e Corumbá.

MOVIMENTO DE ENTRADAS DE NAVIOS NO DECÊNIO 1930-1939

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.
MANAUS	1930....	54	186.668	994	300.173	1.048	486.841
	1931....	48	143.448	1.087	270.828	1.135	414.276
	1932....	29	127.772	841	275.999	870	403.771
	1933....	50	195.059	736	288.818	786	483.877
	1934....	41	185.742	977	268.261	1.018	454.003
	1935....	47	161.106	907	264.612	954	425.718
	1936....	58	193.952	749	270.503	807	464.455
	1937....	40	155.536	784	249.966	824	405.502
	1938....	38	172.586	818	248.621	856	421.207
	1939....	31	115.446	758	250.929	789	366.375
	Totais...	436	1.637.315	8.651	2.688.710	9.087	4.326.025
BELEM (PARÁ)	1930....	231	627.403	980	600.113	1.211	1.227.516
	1931....	173	500.352	1.140	672.610	1.313	1.172.962
	1932....	148	411.153	1.307	722.036	1.455	1.133.189
	1933....	168	447.406	1.096	752.048	1.264	1.199.454
	1934....	202	558.128	782	617.624	984	1.175.752
	1935....	240	622.272	984	640.052	1.224	1.262.324
	1936....	253	629.562	904	600.189	1.157	1.229.751
	1937....	241	610.978	819	545.890	1.060	1.156.868
	1938....	268	748.323	743	508.230	1.011	1.256.553
	1939....	253	672.406	905	550.519	1.158	1.222.925
	Totais...	2.177	5.827.983	9.660	6.209.311	11.837	12.037.294
SÃO LUIZ	1930....	79	197.746	290	558.561	369	756.307
	1931....	63	157.773	278	651.832	341	809.605
	1932....	41	98.931	261	587.652	302	686.583
	1933....	48	115.844	282	629.385	330	745.229
	1934....	56	143.150	258	555.607	314	698.757
	1935....	75	207.294	488	605.374	563	812.668
	1936....	119	311.245	485	655.545	604	966.790
	1937....	83	210.914	601	656.830	684	867.744
	1938....	106	304.069	737	642.386	843	946.455
	1939....	111	274.536	578	710.580	689	985.116
	Totais...	781	2.021.502	4.258	6.253.752	5.039	8.275.254

(Continua)

II — (Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.
TUTOIA	1930....	68	161.255	95	80.446	164	241.701
	1931....	49	126.514	87	84.065	136	210.579
	1932....	31	71.728	86	82.863	117	154.591
	1933....	24	56.785	73	79.061	97	139.846
	1934....	37	91.599	65	76.272	102	167.871
	1935....	55	149.791	67	80.867	122	230.658
	1936....	61	137.785	90	115.733	151	253.518
	1937....	60	139.186	129	119.464	189	258.650
	1938....	69	179.845	260	144.898	329	324.743
	1939....	73	188.531	256	140.778	329	329.309
	Totais...	528	1.303.019	1.208	1.004.447	1.736	1.311.466
LUIZ CORREIA (Amarração)	1930....	—	—	18	7.731	18	7.731
	1931....	—	—	11	6.108	11	6.108
	1932....	—	—	42	6.722	42	6.722
	1933....	3	8.810	43	26.931	46	35.741
	1934....	1	2.982	38	30.723	39	33.705
	1935....	3	8.333	84	12.991	87	21.324
	1936....	1	3.266	121	7.317	122	10.583
	1937....	2	6.338	121	3.469	123	9.807
	1938....	—	—	91	1.678	91	1.678
	1939....	—	—	54	1.222	54	1.222
	Totais...	10	29.729	623	104.892	633	134.621
CAMOCIM	1930....	—	—	—	—	—	—
	1931....	—	—	—	—	—	—
	1932....	—	—	—	—	—	—
	1933....	2	5.781	78	46.649	80	52.430
	1934....	19	49.735	127	41.110	146	90.845
	1935....	33	90.974	29	26.371	62	117.345
	1936....	35	88.480	122	50.702	157	139.182
	1937....	18	45.040	84	38.249	102	83.289
	1938....	39	112.484	71	25.528	110	138.012
	1939....	30	86.745	90	35.990	120	122.735
	Totais...	176	479.239	601	264.599	777	743.938

(Continua)

III — (Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.
FORTALEZA	1930....	114	296.310	488	735.719	602	1.032.029
	1931....	106	279.876	522	827.925	628	1.107.801
	1932....	32	214.746	438	718.324	470	933.070
	1933....	87	241.510	473	776.182	560	1.017.692
	1934....	114	319.428	498	764.146	612	1.083.574
	1935....	95	260.706	456	848.782	551	1.109.488
	1936....	185	476.721	471	784.433	656	1.261.154
	1937....	143	384.824	502	806.365	645	1.191.189
	1938....	146	418.310	491	739.803	637	1.158.113
	1939....	154	411.427	536	770.551	900	1.181.978
	Totais...	1.176	3.303.858	4.875	7.772.230	6.051	11.076.088
ARACATÍ	1930....	—	—	—	—	—	—
	1931....	—	—	—	—	—	—
	1932....	—	—	—	—	—	—
	1933....	—	—	93	69.359	93	69.359
	1934....	6	15.440	63	49.078	69	64.518
	1935....	4	11.800	44	31.119	48	42.919
	1936....	—	—	76	74.073	76	74.073
	1937....	1	3.064	56	55.810	57	58.874
	1938....	3	9.491	37	50.458	40	59.949
	1939....	—	—	42	45.296	42	45.296
	Totais...	14	39.795	411	375.193	425	414.988
NATAL	1930....	131	192.814	246	438.303	377	631.117
	1931....	110	142.920	292	575.768	402	718.688
	1932....	81	72.455	239	500.466	320	572.921
	1933....	97	130.551	271	550.133	368	680.684
	1934....	63	279.978	286	958.016	349	1.237.994
	1935....	79	369.809	260	977.817	339	1.347.625
	1936....	96	329.765	416	1.119.911	512	1.449.676
	1937....	102	368.880	488	1.121.726	590	1.490.606
	1938....	83	315.514	427	1.071.421	510	7.386.935
	1939....	56	212.220	447	1.141.078	503	1.353.298
	Totais...	898	2.414.906	3.372	8.454.638	4.270	10.869.544

(Continua)

IV — (Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.	N.	TONS DE REG.
CABEDELO	1930....	84	192.914	313	456.009	397	648.923
	1931....	72	165.522	348	606.959	420	772.481
	1932....	65	157.395	318	557.615	383	715.010
	1933....	66	164.632	351	645.221	417	809.853
	1934....	78	212.892	332	586.129	410	799.021
	1935....	132	356.592	309	578.368	441	934.960
	1936....	148	384.718	380	644.924	528	1.029.642
	1937....	127	339.743	375	599.922	502	939.665
	1938....	114	293.943	365	548.925	479	842.868
	1939....	101	267.726	377	628.144	478	895.870
	Totais...	987	2.536.077	3.468	5.852.216	4.455	8.388.293
JOÃO PESSOA	1930....	—	—	257	6.123	257	6.123
	1931....	—	—	362	9.727	362	9.727
	1932....	—	—	345	10.596	345	10.596
	1933....	—	—	345	12.675	345	12.675
	1934....	—	—	351	11.195	351	11.195
	1935....	—	—	348	10.918	348	10.918
	1936....	—	—	287	10.191	287	10.191
	1937....	—	—	152	5.848	152	5.848
	1938....	—	—	130	7.086	130	7.086
	1939....	—	—	173	9.320	173	9.320
	Totais...	—	—	2.750	93.679	2.750	93.679
RECIFE	1930....	479	1.723.667	1.095	1.535.433	1.574	3.259.100
	1931....	381	1.387.134	1.094	1.679.944	1.475	3.067.078
	1932....	323	1.214.866	1.021	1.495.093	1.344	2.709.959
	1933....	359	1.694.938	1.117	1.698.732	1.476	3.393.670
	1934....	427	2.007.321	1.081	1.654.160	1.508	3.661.481
	1935....	558	2.589.158	1.009	1.329.060	1.567	3.918.218
	1936....	572	2.491.346	1.184	1.558.247	1.756	4.049.593
	1937....	527	2.495.231	1.019	1.468.347	1.546	3.963.578
	1938....	539	2.567.042	1.114	1.443.220	1.653	4.010.262
	1939....	521	2.511.295	1.319	1.518.121	1.840	4.029.416
	Totais...	4.686	20.681.998	11.053	15.380.357	15.739	36.062.355

(Continua)

V — (Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.
MACEIÓ	1930....	92	238.470	1.508	700.238	1.600	938.708
	1931....	66	158.424	1.540	795.862	1.606	954.286
	1932....	57	147.351	1.535	914.275	1.592	1.060.626
	1933....	57	156.162	1.460	991.292	1.517	1.147.454
	1934....	64	177.977	1.380	1.026.619	1.444	1.204.596
	1935....	95	273.646	1.443	1.099.083	1.538	1.372.729
	1936....	96	252.200	737	1.171.928	833	1.424.128
	1937....	106	283.456	743	1.074.796	849	1.358.252
	1938....	113	315.207	752	1.067.896	865	1.383.103
	1939....	113	299.143	730	1.110.325	843	1.409.468
	Totais...	859	2.301.036	11.828	9.952.314	12.687	12.253.350
ARACAJÚ	1930....	9	11.967	356	130.075	365	142 042
	1931....	5	4.775	385	133.302	390	138.077
	1932....	6	7.668	323	94.101	329	101.769
	1933....	5	6.047	340	119.912	345	125.959
	1934....	4	4.438	338	120.198	342	124.636
	1935....	4	4.900	338	112.314	342	117.214
	1936....	4	3.904	368	108.247	372	112.151
	1937....	4	3.517	391	120.235	395	123.752
	1938....	—	—	381	110.164	381	110.164
	1939....	1	1.084	387	108.817	388	109.901
	Totais...	42	48.300	3.607	1.157.365	3.649	1.205.665
BAÍA	1930....	636	2.446.631	978	1.774.686	1.614	4.221.317
	1931....	511	2.017.884	994	1.887.182	1.505	3.905.066
	1932....	471	2.047.768	894	1.712.586	1.365	3.760.354
	1933....	476	2.297.099	908	1.753.973	1.384	4.051.072
	1934....	509	2.415.055	891	1.616.506	1.400	4.031.561
	1935....	569	2.437.619	762	1.230.058	1.331	3.667.677
	1936....	579	2.537.156	1.305	1.530.382	1.884	4.067.538
	1937....	534	2.604.518	1.605	1.524.041	2.139	4.128.559
	1938....	564	2.718.798	1.542	1.464.702	2.106	4.183.500
	1939....	526	2.571.253	1.638	1.441.864	2.164	4.013.117
	Totais...	5.375	24.093.781	11.517	15.935.980	16.892	40.029.761

(Continua)

V — (Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.
ILHEUS	1930....	21	25.234	409	180.834	430	206.068
	1931....	11	13.363	409	162.066	420	175.429
	1932....	11	15.549	478	147.002	489	162.551
	1933....	8	8.967	400	147.823	408	156.790
	1934....	6	6.050	414	142.907	420	148.957
	1935....	22	21.201	479	96.433	501	117.634
	1936....	25	26.850	530	163.930	555	190.780
	1937....	19	22.087	519	185.377	538	207.464
	1938....	26	34.549	558	189.097	584	223.646
	1939....	25	31.275	551	178.494	576	209.769
	Totais...	174	205.125	4.747	1.593.963	4.921	1.799.088
VITÓRIA	1930....	266	786.943	549	747.247	815	1.534.190
	1931....	219	638.382	559	924.889	778	1.563.271
	1932....	179	537.348	600	1.099.891	779	1.637.239
	1933....	181	569.742	520	906.780	701	1.476.522
	1934....	181	560.709	487	896.817	668	1.457.526
	1935....	273	854.280	1.127	676.357	1.400	1.530.637
	1936....	271	864.883	1.133	824.759	1.604	1.689.642
	1937....	250	784.027	1.127	816.278	1.521	1.600.305
	1938....	297	938.432	1.272	852.556	1.569	1.790.988
	1939....	233	757.705	1.131	754.138	1.364	1.511.843
	Totais...	2.350	7.292.451	8.849	8.499.712	11.199	15.792.163
RIO DE JANEIRO	1930....	2.069	10.001.208	2.069	2.224.124	4.138	12.225.331
	1931....	1.801	9.018.733	2.093	2.406 167	3.894	11.424.900
	1932....	1.557	7.994.001	1.886	2.223.779	3.443	10.217.780
	1933....	1.641	8.158.482	1.963	2.261.039	3.604	10.419.521
	1934....	1.704	8.157.170	1.902	2.304.270	3.606	10.461.440
	1935....	1.731	8.449.661	1.477	1.906.575	3.208	10.356.236
	1936....	1.804	8.771.120	2.013	2.127.960	3.817	10.899.080
	1937....	1.974	9.435.094	2.030	2.010.251	4.004	11.445.345
	1938....	1.967	9.535.242	2.222	2.125.059	4.189	11.660.301
	1939....	1.843	8.609.121	2.321	2.204.206	4.164	10.813.327
	Totais...	18.091	88.129.83	19.976	21.793.429	38.067	109.923.261
ANGRA DOS REIS	1930....	—	—	—	—	—	—
	1931....	—	—	—	—	—	—
	1932....	—	—	—	—	—	—
	1933....	—	—	—	—	—	—
	1934....	—	—	—	—	—	—
	1935....	69	198.950	107	37.087	176	236.037
	1936....	117	354.559	101	37.950	218	392.509
	1937....	132	400.936	111	61.278	243	462.214
	1938....	—	—	—	—	—	—
	1939....	—	—	—	—	—	—
	Totais...	—	—	—	—	—	—

(Continua)

VI — (Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.	N.	TON. NS. DE REG.
SANTOS	1930....	1.801	9.152.260	1.489	1.930.099	3.290	11.082.359
	1931....	1.573	8.108.055	1.489	2.058.584	3.062	10.166.639
	1932....	1.096	5.747.957	1.036	1.471.324	2.132	7.219.281
	1933....	1.582	8.256.166	1.379	1.890.770	2.961	10.146.936
	1934....	1.595	8.280.139	1.274	1.854.495	2.869	10.134.634
	1935....	2.134	8.691.605	1.302	1.536.732	3.436	10.228.337
	1936....	1.840	9.164.916	1.462	1.717.957	3.302	10.882.873
	1937....	1.930	9.368.370	1.476	1.651.372	3.406	11.019.742
	1938....	2.079	9.771.826	1.592	1.751.764	3.671	11.523.590
	1939....	1.886	8.712.162	1.642	1.871.339	3.528	10.583.501
	Totais...	17.516	85.253.456	14.141	17.734.436	31.657	102.987.892
PARANAGUÁ	1930....	150	405.240	692	646.533	842	1.051.773
	1931....	82	207.260	631	602.491	713	809.751
	1932....	77	187.916	585	543.028	662	730.944
	1933....	93	233.717	561	490.481	654	724.198
	1934....	101	237.990	519	422.295	620	660.285
	1935....	122	306.443	509	400.524	631	706.967
	1936....	130	328.272	615	493.520	745	821.793
	1937....	149	372.787	651	456.510	800	829.297
	1938....	180	456.828	679	447.359	859	904.187
	1939....	135	333.350	646	432.194	781	765.544
	Totais...	1.219	3.069.803	6.088	4.934.935	7.307	8.004.738
ANTONINA	1930....	—	—	—	—	—	—
	1931....	—	—	—	—	—	—
	1932....	—	—	—	—	—	—
	1933....	—	—	—	—	—	—
	1934....	—	—	—	—	—	—
	1935....	—	—	—	—	—	—
	1936....	43	708.822	379	323.274	422	394.096
	1937....	—	—	—	—	—	—
	1938....	—	—	—	—	—	—
	1939....	42	65.935	468	302.410	510	368.345
	Totais...	—	—	—	—	—	—
SÃO FRANCISCO	1930....	164	608.320	797	373.892	961	982.212
	1931....	134	505.098	783	385.005	917	890.103
	1932....	110	437.348	693	345.032	803	782.380
	1933....	132	476.522	732	360.805	864	837.327
	1934....	134	529.137	644	281.973	778	811.110
	1935....	162	539.415	365	174.679	527	714.094
	1936....	154	519.310	513	235.668	667	754.978
	1937....	152	499.053	782	270.051	934	769.104
	1938....	119	297.724	804	251.260	923	549.984
	1939....	107	238.823	976	289.903	1.083	528.726
	Totais ..	1.368	4.650.750	7.089	2.968.268	8.457	7.639.018

(Continua)

VII — (Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.
ITAJAÍ	1930....	1	2.342	616	215.010	617	217.352
	1931....	—	—	539	193.849	539	193.849
	1932....	—	—	534	183.874	534	183.874
	1933....	—	—	550	179.204	550	179.204
	1934....	—	—	496	157.027	496	157.027
	1935....	—	—	493	144.591	493	144.591
	1936....	—	—	431	161.600	431	161.600
	1937....	—	—	565	162.033	565	162.033
	1938....	—	—	546	164.111	546	164.111
	1939....	—	—	536	171.109	536	171.109
	Totais...	1	2.342	5.306	1.732.408	5.307	1.734.750
FLORIANÓPOLIS	1930....	20	59.566	1.019	314.294	1.039	373.860
	1931....	25	70.576	1.062	320.702	1.087	391.278
	1932....	18	48.409	991	247.938	1.009	296.347
	1933....	24	66.636	903	214.051	927	280.687
	1934....	26	74.781	845	197.882	871	272.663
	1935....	39	108.250	879	233.717	918	341.967
	1936....	27	80.433	843	266.878	870	347.311
	1937....	35	117.290	724	226.586	759	343.876
	1938....	54	302.670	638	223.457	692	526.127
	1939....	37	211.060	590	218.957	627	430.017
	Totais...	305	1.139.671	8.494	2.464.462	8.799	3.604.133
IMBITUBA	1930....	—	—	—	—	—	—
	1931....	—	—	—	—	—	—
	1932....	—	—	—	—	—	—
	1933....	—	—	—	—	—	—
	1934....	—	—	—	—	—	—
	1935....	—	—	—	—	—	—
	1936....	—	—	196	165.856	196	165.856
	1937....	—	—	192	159.489	192	159.489
	1938....	—	—	224	179.424	224	179.424
	1939....	—	—	202	172.450	202	172.450
	Totais...	—	—	814	677.219	814	677.219
LAGUNA	1930....	—	—	185	23.041	185	23.041
	1931....	—	—	159	25.286	159	25.286
	1932....	—	—	167	24.163	167	24.163
	1933....	—	—	143	16.316	143	16.316
	1934....	—	—	168	19.995	168	19.995
	1935....	—	—	167	19.684	167	19.684
	1936....	—	—	150	23.911	150	23.911
	1937....	—	—	160	25.458	160	25.458
	1938....	—	—	144	24.364	144	24.364
	1939....	—	—	150	30.539	150	30.539
	Totais...	—	—	1.593	232.757	1.593	232.757

(Continua)

VIII — (Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.
RIO GRANDE (PORTOS NOVO E ANTIGO)	1930....	381	1.308.382	1..22	1.337.228	1.406	2.645.610
	1931....	348	1.257.113	912	1.307.129	1.260	2.564.242
	1932....	244	1.975.361	833	1.268.862	1.077	3.244.223
	1933....	302	1.249.962	924	1.367.280	1.226	2.617.242
	1934....	323	1.406.973	838	1.312.396	1.161	2.719.369
	1935....	401	1.590.708	912	1.261.490	1.313	2.852.198
	1936....	376	1.448.431	1.212	1.373.924	1.588	2.822.355
	1937....	382	1.469.659	1.808	1.503.338	2.190	2.972.997
	1938....	397	1.537.809	1.040	1.442.170	1.437	2.979.979
	1939....	371	1.264.013	2.406	1.639.452	2.777	2.903.465
	Totais...	3.528	14.508.411	11.907	13.813.269	15.435	28.321.680
PORTO ALEGRE	1930....	—	—	—	—	—	—
	1931....	—	—	—	—	—	—
	1932....	—	—	—	—	—	—
	1933....	—	—	—	—	—	—
	1934....	—	—	—	—	—	—
	1935....	—	—	—	—	—	—
	1936....	76	145.850	10.534	1.136.788	10.610	1.282.638
	1937....	75	138.875	11.434	1.153.990	11.509	1.292.865
	1938....	90	165.841	14.613	1.282.542	14.703	1.448.383
	1939....	90	139.046	15.106	1.348.202	15.196	1.487.248
	Totais...	331	598.612	51.687	4.921.522	52.018	5.511.134
PELOTAS	1930....	—	—	—	—	—	—
	1931....	—	—	—	—	—	—
	1932....	—	—	—	—	—	—
	1933....	—	—	—	—	—	—
	1934....	—	—	—	—	—	—
	1935....	—	—	—	—	—	—
	1936....	—	—	—	—	—	—
	1937....	—	—	—	—	—	—
	1938....	26	35.240	1.116	799.915	1.142	835.155
	1939....	19	15.722	1.091	809.619	1.110	825.341
	Totais...	45	50.962	2.207	1.609.534	2.252	1.660.496
CORUMBÁ	1930....	—	—	—	—	—	—
	1931....	—	—	—	—	—	—
	1932....	—	—	—	—	—	—
	1933....	—	—	—	—	—	—
	1934....	20	11.050	324	52.657	344	63.707
	1935....	42	23.593	389	42.043	431	65.636
	1936....	25	12.662	393	40.039	418	52.701
	1937....	32	7.464	389	42.676	421	50.140
	1938....	21	3.115	401	48.506	422	51.621
	1939....	24	3.917	390	57.639	414	61.556
	Totais...	164	61.801	2.286	283.560	2.450	345.361

(Continua)

Movimento de mercadorias no decênio de 1930-1939

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONELADAS		EXPORTAÇÃO EM TONELADAS		MOVIMENTO GERAL EM TONS.
		LONGO CURSO	CABOTAGEM	LONGO CURSO	CABOTAGEM	
MANAUS	1930.....	10.855	85.730	25.323	24.481	146.389
	1931.....	7.219	63.533	28.753	21.828	121.355
	1932.....	4.654	82.247	28.458	18.172	133.531
	1933.....	8.762	91.334	31.028	21.563	152.687
	1934.....	10.338	107.133	37.975	25.749	181.195
	1935.....	6.206	99.670	35.299	25.465	166.640
	1936.....	8.192	109.630	36.796	28.664	183.282
	1937.....	10.630	117.821	31.270	33.461	193.182
	1938.....	7.716	135.573	39.453	32.037	214.779
	1939.....	6.896	129.222	32.535	34.885	203.538
	Totais....	81.468	1.021.893	326.890	266.305	1.696.556
BELEM (Pará)	1930.....	77.380	121.914	128.502	83.459	411.255
	1931.....	51.203	134.334	58.172	77.491	321.200
	1932.....	43.922	132.230	44.226	99.668	320.046
	1933.....	39.002	170.668	44.815	104.035	358.520
	1934.....	50.660	195.335	52.816	98.288	397.099
	1935.....	56.305	227.460	81.116	108.485	473.366
	1936.....	62.180	216.805	81.912	111.084	471.981
	1937.....	57.053	226.295	79.537	136.843	499.728
	1938.....	87.410	238.917	108.885	141.053	576.265
	1939.....	109.836	251.239	122.203	147.374	630.652
	Totais....	634.951	1.915.197	802.184	1.107.780	4.460.112
SÃO LUIZ	1930.....	9.741	8.057	14.904	16.673	49.375
	1931.....	8.579	10.603	12.448	22.976	54.606
	1932.....	5.015	13.754	8.241	33.035	60.045
	1933.....	8.027	13.282	6.609	17.292	45.210
	1934.....	6.582	15.072	8.408	19.189	49.251
	1935.....	7.700	56.991	16.593	21.158	102.442
	1936.....	9.382	72.987	26.280	14.857	123.506
	1937.....	9.183	69.943	20.556	19.073	118.755
	1938.....	5.973	80.380	23.206	31.991	141.550
	1939.....	4.873	69.423	42.218	20.212	136.726
	Totais....	75.055	410.492	179.463	216.456	881.466

Movimento de mercadorias no decênio de 1930-1939

(Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONELADAS		EXPORTAÇÃO EM TONELADAS		MOVIMENTO GERAL EM TONS.
		LONGO CURSO	CABOTAGEM	LONGO CURSO	CABOTAGEM	
TUTOIA	1930.....	3.670	2.878	11.867	7.454	25.869
	1931.....	3.134	4.812	16.413	8.173	32.532
	1932.....	1.760	7.583	9.510	6.397	25.250
	1933.....	2.558	7.631	7.520	2.582	20.291
	1934.....	3.642	5.136	14.394	3.159	26.331
	1935.....	3.004	9.475	19.201	7.479	39.159
	1936.....	4.420	13.274	23.685	5.413	46.792
	1937.....	4.330	14.726	24.235	4.057	47.348
	1938.....	3.072	8.030	20.921	4.083	36.106
	1939.....	2.843	9.727	30.649	3.753	46.972
	Totais....	32.433	83.272	178.395	52.550	346.650
LUIZ CORREIA (Amarração)	1930.....	—	874	—	443	1.317
	1931.....	—	270	—	247	517
	1932.....	—	623	—	2.503	3.126
	1933.....	299	4.065	976	3.374	8.714
	1934.....	19	3.318	101	2.623	6.061
	1935.....	435	1.509	961	1.910	4.815
	1936.....	—	395	937	1.504	2.836
	1937.....	238	179	1.046	1.732	3.195
	1938.....	—	—	—	2.008	2.008
	1939.....	—	—	—	1.437	1.437
	Totais....	991	11.233	4.021	17.781	34.026
CAMOCIM	1930.....	—	—	—	—	—
	1931.....	—	—	—	—	—
	1932.....	—	—	—	—	—
	1933.....	—	13.383	3.091	1.899	18.373
	1934.....	—	5.208	18.095	5.457	25.760
	1935.....	—	6.238	18.708	6.751	31.697
	1936.....	—	7.208	12.475	9.051	28.734
	1937.....	—	9.140	8.492	8.378	26.010
	1938.....	—	15.461	3.759	3.572	22.792
	1939.....	—	7.251	20.559	6.870	34.680
	Totais....	—	63.889	85.179	41.978	191.046
FORTALEZA	1930.....	20.189	24.012	26.406	14.949	85.556
	1931.....	17.947	34.170	22.360	18.878	93.355
	1932.....	13.783	119.125	6.805	20.179	159.892
	1933.....	20.386	83.901	13.894	15.460	133.641
	1934.....	23.541	52.087	69.343	16.507	161.478
	1935.....	24.882	55.861	50.630	13.680	145.053
	1936.....	28.428	44.515	75.229	20.715	168.887
	1937.....	27.339	64.825	79.393	30.499	202.056
	1938.....	24.706	66.613	77.334	18.974	187.627
	1939.....	20.655	70.814	75.323	22.538	189.330
	Totais....	221.856	615.923	496.717	192.379	1.526.875

Movimento de mercadorias no decênio de 1930-1939

(Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONELADAS		EXPORTAÇÃO EM TONELADAS		MOVIMENTO GERAL EM TONS.
		LONGO CURSO	CABOTAGEM	LONGO CURSO	CABOTAGEM	
ARACATÍ	1930.....	—	929	789	562	2.280
	1931.....	—	1.017	303	1.078	2.398
	1932.....	—	4.357	178	1.905	6.440
	1933.....	—	6.066	226	1.449	7.741
	1934.....	—	3.205	4.340	777	8.322
	1935.....	—	2.466	3.626	1.289	7.381
	1936.....	—	3.580	659	2.114	6.353
	1937.....	—	2.176	725	2.363	5.264
	1938.....	—	1.682	1.697	5.000	8.379
	1939.....	—	1.239	606	6.428	8.273
	Totais....	—	26.717	13.149	22.965	62.831
NATAL	1930.....	10.328	14.368	8.631	14.072	47.399
	1931.....	20.107	13.099	4.922	16.694	54.822
	1932.....	3.756	13.547	2.570	18.017	37.890
	1933.....	6.395	13.590	6.886	16.405	43.276
	1934.....	10.391	21.328	32.758	15.583	80.060
	1935.....	18.546	50.989	34.186	11.758	115.479
	1936.....	9.419	29.495	21.476	14.034	74.424
	1937.....	10.416	34.836	22.051	16.240	83.543
	1938.....	4.680	23.369	22.421	16.108	66.578
	1939.....	3.066	23.468	18.414	14.395	59.313
	Totais....	97.104	238.089	174.315	153.306	662.814
CABEDELO	1930.....	28.977	13.975	18.481	17.267	78.660
	1931.....	18.346	22.253	5.855	24.467	70.921
	1932.....	12.729	30.719	9.813	29.503	82.764
	1933.....	23.445	31.500	6.647	24.319	85.911
	1934.....	19.909	29.888	32.800	20.770	103.367
	1935.....	20.609	38.684	56.228	27.124	142.645
	1936.....	7.977	38.384	47.869	34.619	128.849
	1937.....	40.037	44.953	52.339	39.122	176.451
	1938.....	16.974	27.033	44.858	46.215	135.080
	1939.....	4.480	26.884	31.435	47.008	109.807
	Totais....	193.483	304.233	306.325	310.414	1.114.455
JOÃO PESSOA	1930.....	—	3.398	—	1.433	4.831
	1931.....	—	6.942	—	3.255	10.197
	1932.....	—	12.140	—	4.257	16.397
	1933.....	—	1.215	—	3.601	4.816
	1934.....	—	8.661	—	2.478	11.139
	1935.....	—	8.411	—	2.642	11.053
	1936.....	—	6.127	—	2.618	8.745
	1937.....	—	4.331	—	2.221	6.552
	1938.....	—	5.118	—	3.741	8.859
	1937.....	—	5.318	—	5.093	10.411
	Totais....	—	61.661	—	31.339	93.000

Movimento de mercadorias no decênio de 1930-1939

(Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONELADAS		EXPORTAÇÃO EM TONELADAS		MOVIMENTO GERAL EM TONS.
		LONGO CURSO	CABOTAGEM	LONGO CURSO	CABOTAGEM	
RECIFE	1930.....	245.431	86.806	88.319	227.127	647.683
	1931.....	220.019	100.767	34.801	210.940	566.527
	1932.....	263.475	114.599	45.938	273.574	697.586
	1933.....	272.479	126.613	40.990	265.680	705.762
	1934.....	372.377	139.387	59.766	307.041	878.571
	1935.....	300.573	167.486	121.886	282.887	872.832
	1936.....	300.800	176.693	145.985	298.136	921.614
	1937.....	316.189	197.422	74.826	279.064	867.501
	1938.....	314.802	156.715	97.437	345.964	914.918
	1939.....	351.957	172.713	121.110	431.831	1.077.611
	Totais....	2.958.102	1.439.201	831.058	2.992.244	8.150.605
MACEIÓ	1930.....	11.844	110.598	8.940	110.883	242.265
	1931.....	6.737	41.541	346	118.100	166.724
	1932.....	5.828	34.189	8.124	98.700	146.841
	1933.....	5.660	38.607	10.049	83.768	138.084
	1934.....	5.463	38.357	19.150	80.897	143.867
	1935.....	8.797	44.153	32.673	86.928	172.551
	1936.....	5.658	41.199	22.645	69.576	139.078
	1937.....	6.472	50.423	13.294	65.292	135.481
	1938.....	3.380	53.535	28.837	80.135	165.907
	1939.....	3.198	41.157	35.936	129.239	209.530
	Totais....	63.037	493.759	179.994	923.538	1.660.328
ARACAJÚ	1930.....	1.542	12.338	3.173	50.001	67.054
	1931.....	1.762	18.590	—	59.569	79.921
	1932.....	1.294	15.270	—	35.344	51.908
	1933.....	1.303	20.604	—	34.659	56.566
	1934.....	1.586	13.349	—	40.025	54.960
	1935.....	1.811	17.207	258	66.063	85.339
	1936.....	1.948	19.784	1.467	66.491	89.690
	1937.....	1.101	17.351	2.036	50.603	71.091
	1938.....	1.042	17.841	1.386	54.839	75.108
	1939.....	925	20.586	452	49.483	71.446
	Totais....	14.314	172.920	8.772	507.077	703.083
BAÍA	1930.....	113.083	131.560	106.131	49.862	400.636
	1931.....	61.826	176.993	126.859	53.982	419.660
	1932.....	80.316	183.979	112.693	50.411	427.399
	1933.....	65.357	183.233	126.625	67.173	442.388
	1934.....	54.859	181.005	144.768	76.201	456.833
	1935.....	76.342	194.231	160.413	79.489	510.475
	1936.....	71.287	189.663	169.623	84.778	515.351
	1937.....	105.659	220.191	167.497	130.074	623.421
	1938.....	76.601	171.107	176.241	94.589	518.538
	1939.....	81.194	270.781	186.379	91.289	629.553
	Totais....	786.434	1.902.743	1.477.229	777.848	4.944.254

V — (Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONS.		EXPORTAÇÃO EM TONS.		MOVIMENTO GERAL TONS.
		LONGO CURSO	CABOTAGEM	LONGO CURSO	CABOTAGEM	
ILHEUS	1930.....	—	18.499	25.324	13.259	57.082
	1931.....	—	18.430	13.857	32.327	64.608
	1932.....	—	25.314	23.587	43.095	91.996
	1933.....	—	24.475	14.085	41.341	79.901
	1934.....	—	25.492	18.575	47.646	91.713
	1935.....	—	30.875	29.469	48.224	108.568
	1936.....	—	37.276	50.831	25.723	13.830
	1937.....	—	41.448	42.866	28.038	112.352
	1938.....	84	36.704	43.928	39.798	120.514
	1939.....	77	42.414	32.295	52.376	127.162
	Totais.....	161	30.927	294.811	371.827	967.726
VITÓRIA	1930.....	10.856	37.644	89.673	13.610	151.783
	1931.....	4.804	35.941	95.329	15.673	151.747
	1932.....	2.561	42.319	78.663	21.783	145.326
	1933.....	3.215	40.368	76.758	22.263	142.604
	1934.....	4.803	57.266	68.707	26.198	156.974
	1935.....	3.315	60.808	81.421	29.641	175.185
	1936.....	1.452	66.896	73.529	24.521	166.398
	1937.....	1.952	69.230	70.875	35.533	177.590
	1938.....	2.001	71.172	90.971	28.866	193.010
	1939.....	829	67.117	87.192	25.348	180.486
	Totais.....	35.788	548.761	813.118	243.436	1.641.103
FORNO (CABO FRIO)	1930.....	—	—	—	—	—
	1931.....	—	—	—	—	—
	1932.....	—	—	—	—	—
	1933.....	—	—	—	—	—
	1934.....	—	—	—	—	—
	1935.....	—	—	—	7.631	7.631
	1936.....	—	—	—	9.493	9.493
	1937.....	—	—	—	10.386	10.386
	1938.....	—	—	—	3.142	3.142
	1939.....	—	—	—	—	—
	Totais.....	—	—	—	30.652	30.652
RIO DE JANEIRO	1930.....	1.560.336	491.083	523.223	309.750	2.884.392
	1931.....	1.179.668	438.833	564.058	310.759	2.490.318
	1932.....	1.118.966	490.815	389.283	363.633	2.362.697
	1933.....	1.181.184	504.061	340.905	318.538	2.344.688
	1934.....	1.120.377	613.331	255.833	305.817	2.295.358
	1935.....	1.368.315	640.596	409.813	344.150	2.762.674
	1936.....	1.473.832	618.618	459.884	315.257	2.907.591
	1937.....	1.534.939	705.809	772.811	342.226	3.355.785
	1938.....	1.662.749	889.123	924.061	355.784	3.831.717
	1939.....	1.429.172	1.012.774	999.248	409.353	3.850.547
	Totais.....	13.629.538	6.402.043	5.678.919	3.375.267	29.085.767

(Continua)

VI — (Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONS.		EXPORTAÇÃO EM TONS.		MOVIMENTO GERAL TONS.
		LONGO CURSO	CABOTAGEM	LONGO CURSO	CAGOTAGEM	
NITERÓI	1930.....	21.247	6.590	1.459	187	29.403
	1931.....	27	6.276	9.306	960	16.569
	1932.....	—	3.658	8.319	954	12.931
	1933.....	—	4.661	4.943	1.088	10.692
	1934.....	—	6.028	2.151	2.738	10.917
	1935.....	—	8.381	2.766	579	11.726
	1936.....	—	6.106	831	673	7.610
	1937.....	—	4.148	30	489	5.667
	1938.....	—	5.187	—	943	6.130
	1939.....	—	4.144	—	233	4.377
	Totais.....	21.274	56.099	29.805	8.844	116.022
ANGRA DOS REIS	1930.....	—	—	—	—	—
	1931.....	—	—	—	—	—
	1932.....	—	—	—	—	—
	1933.....	—	—	—	—	—
	1934.....	—	—	—	—	—
	1935.....	27.916	11.257	6.645	1.596	47.414
	1936.....	21.080	9.880	26.610	964	58.534
	1937.....	20.591	8.599	49.218	673	79.081
	1938.....	12.866	11.718	39.510	932	65.026
	1939.....	22.085	31.735	12.656	745	67.251
	Totais.....	104.538	73.219	134.639	4.910	317.306
SANTOS	1930.....	1.376.617	377.875	822.634	98.127	2.675.253
	1931.....	1.026.925	409.358	911.446	221.915	2.469.644
	1932.....	747.369	363.659	572.475	120.352	1.803.855
	1933.....	1.205.783	406.164	870.413	139.026	2.621.386
	1934.....	1.258.608	380.600	1.001.446	147.439	2.788.093
	1935.....	1.464.320	440.532	1.099.832	144.529	3.149.213
	1936.....	1.534.406	498.230	1.285.305	165.345	3.483.286
	1937.....	1.771.682	472.328	1.309.796	183.162	3.736.968
	1938.....	1.695.166	525.265	1.661.389	203.163	4.084.983
	1939.....	1.768.007	557.911	1.733.250	236.860	4.296.028
	Totais.....	13.848.833	4.431.922	11.267.936	1.559.918	31.108.709
PARANAGUÁ	1930.....	35.171	15.140	53.278	25.766	129.355
	1931.....	8.371	14.574	22.195	22.538	67.678
	1932.....	4.211	14.140	18.700	23.556	60.607
	1933.....	9.752	19.470	20.540	25.193	74.955
	1934.....	8.229	19.720	29.841	30.083	87.873
	1935.....	9.888	18.692	34.628	29.129	92.347
	1936.....	17.801	29.093	52.309	34.254	133.457
	1937.....	31.313	34.972	85.660	50.915	202.860
	1938.....	10.286	35.128	110.342	37.898	193.754
	1939.....	9.280	36.709	123.085	35.187	304.261
	Totais.....	144.302	237.638	550.578	314.629	1.247.147

(Continua)

VII — (Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONS.		EXPORTAÇÃO EM TONS.		MOVIMENTO GERAL TONS.
		LONGO CURSO	CABOTAGEM	LONGO CURSO	CABOTAGEM	
ANTONINA	1930.....	—	—	—	—	—
	1931.....	—	—	—	—	—
	1932.....	—	—	—	—	—
	1933.....	—	—	—	—	—
	1934.....	—	—	—	—	—
	1935.....	—	—	—	—	—
	1936.....	17.590	44.637	61.044	46.127	169.398
	1937.....	—	—	—	—	—
	1938.....	—	—	—	—	—
	1939.....	34.127	45.808	35.702	66.797	183.434
	Totais.....	—	—	—	—	—
S. FRANCISCO	1930.....	22.781	20.094	58.563	52.094	153.532
	1931.....	16.936	51.245	57.138	45.819	161.138
	1932.....	15.194	16.165	59.597	58.270	149.226
	1933.....	19.878	17.645	53.925	67.162	158.610
	1934.....	19.035	20.670	76.042	66.177	181.924
	1935.....	19.074	19.286	90.632	72.830	201.822
	1936.....	13.033	18.678	92.678	89.045	213.434
	1937.....	16.600	16.624	93.530	91.961	218.745
	1938.....	31.244	20.636	79.844	97.633	219.357
	1939.....	29.264	25.375	134.766	69.994	259.399
	Totais.....	193.039	226.418	786.745	710.985	1.917.187
ITAJAÍ	1930.....	2.983	20.662	485	27.219	51.349
	1931.....	1.330	14.630	715	25.284	41.959
	1932.....	1.576	14.228	291	31.696	47.791
	1933.....	2.430	19.499	393	43.766	6.088
	1934.....	1.466	15.915	515	40.440	62.336
	1935.....	3.141	17.735	196	45.544	88.716
	1936.....	2.303	19.410	264	45.890	68.867
	1937.....	2.824	21.113	379	56.974	8.129
	1938.....	3.782	32.637	2.912	51.075	80.406
	1939.....	2.876	24.095	15.232	53.204	94.407
	Totais.....	24.711	191.924	21.382	421.192	659.209
FLORIANÓPOLIS	1930.....	9.364	15.686	616	9.192	37.858
	1931.....	4.910	15.412	1.739	8.907	30.968
	1932.....	2.842	17.732	1.553	11.298	33.425
	1933.....	5.105	18.089	1.787	12.466	37.447
	1934.....	5.556	16.200	1.637	12.735	36.128
	1935.....	9.094	17.691	1.397	11.961	40.143
	1936.....	7.890	19.878	1.444	13.245	42.457
	1937.....	6.387	22.726	692	14.206	44.011
	1938.....	5.634	25.964	451	11.819	43.868
	1939.....	2.837	23.223	909	10.934	37.903
	Totais.....	59.618	195.601	12.225	116.763	384.208

(Continua)

VIII — (Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONS.		EXPORTAÇÃO EM TONS.		MOVIMENTO GERAL TONS.
		LONGO CURSO	CABOTAGEM	LONGO CURSO	CABOTAGEM	
IMBITUBA	1930	—	—	—	—	—
	1931	—	—	—	—	—
	1932	—	—	—	—	—
	1933	—	—	—	—	—
	1934	—	—	—	—	—
	1935	—	—	—	—	—
	1936	—	—	—	—	—
	1937	—	4.051	—	91.684	95.735
	1938	—	4.626	—	112.834	117.460
	1939	71	5.816	—	111.404	117.291
	Totais	71	14.493	—	315.922	330.486
LAGUNA	1930	—	7.254	93	19.027	26.374
	1931	—	8.392	211	18.138	26.741
	1932	—	8.885	43	22.529	31.457
	1933	—	118.716	134	12.475	21.325
	1934	—	7.986	86	17.657	25.729
	1935	—	8.765	746	12.509	22.070
	1936	—	9.953	3.104	18.354	21.411
	1937	—	9.785	176	17.357	27.318
	1938	—	10.079	24	15.554	25.657
	1939	97	9.794	23	24.767	34.681
	Totais	97	89.609	4.640	178.367	272.713
RIO GRANDE (PORTOS NOVO E ANTIGO)	1930	128.550	74.420	66.566	107.205	376.751
	1931	85.116	106.142	55.350	105.329	352.137
	1932	61.531	86.492	36.416	97.061	281.520
	1933	62.141	98.183	23.572	117.948	301.844
	1934	68.133	129.128	26.141	115.261	338.663
	1935	52.545	186.467	47.990	123.310	414.312
	1936	49.145	140.116	56.344	115.932	361.537
	1937	111.360	148.664	76.984	133.544	470.552
	1938	128.986	168.629	75.739	131.921	505.275
	1939	99.596	170.523	79.029	148.271	497.419
	Totais	851.123	1.308.774	544.331	1.195.782	3.900.010
PORTO ALEGRE	1930	—	—	—	—	—
	1931	—	—	—	—	—
	1932	—	—	—	—	—
	1933	—	—	—	—	—
	1934	—	—	—	—	—
	1935	—	—	—	—	—
	1936	100.152	630.872	75.197	425.614	1.231.835
	1937	127.375	672.114	53.780	449.048	1.303.316
	1938	135.663	895.859	78.303	479.333	1.589.158
	1939	98.379	1.018.529	90.445	573.067	1.780.420
	Totais	462.568	3.217.374	297.725	1.927.062	5.904.729

(Continua)

IX — (Conclusão)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONS.		EXPORTAÇÃO EM TONS.		MOVIMENTO GERAL TONS.
		LONGO CURSO	CABOTAGEM	LONGO CURSO	CABOTAGEM	
PELOTAS	1930.....	—	—	—	—	—
	1931.....	—	—	—	—	—
	1932.....	—	—	—	—	—
	1933.....	—	—	—	—	—
	1934.....	—	—	—	—	—
	1935.....	—	—	—	—	—
	1936.....	—	—	—	—	—
	1937.....	—	—	—	—	—
	1938.....	2.164	66.616	10.315	99.865	178.960
	1939.....	17.777	77.719	11.829	128.723	236.048
	Totais.....	19.941	144.335	22.144	228.588	415.008
CORUMBÁ	1930.....	—	—	—	—	—
	1931.....	—	—	—	—	—
	1932.....	—	—	—	—	—
	1933.....	—	—	—	—	—
	1934.....	4.476	4.975	2.222	304	11.977
	1935.....	3.189	4.875	2.205	3.717	13.986
	1936.....	3.527	4.565	1.800	4.837	14.729
	1937.....	3.222	5.098	1.878	1.247	11.445
	1938.....	2.794	4.161	1.388	1.423	9.766
	1939.....	7.477	4.179	874	5.741	18.271
	Totais.....	24.685	27.853	10.367	17.269	80.174

(Conclusão)

PRIMEIRA PARTE

Estudo do movimento em conjunto das diferentes companhias

Será esta parte subdividida em tres capítulos distintos:

a) estudos das Companhias em 1938;

b) estudo comparativo das Companhias durante o biênio 1937-1938;

c) estudo comparativo no decênio 1929-1938.

a) ESTUDO DAS COMPANHIAS EM 1938

Linhas navegadas, viagens realizadas, sua duração em dias e milhas navegadas. — Durante o ano de 1938 foram trafegadas 105 linhas, sendo 56 contratuais, 18 extra-contratuais, 12 regulares, 1 diversa e 18 extraordinárias (1), tendo sido nelas realizadas 2.307 viagens e percorridas 4.561.579 milhas em 48.960 dias, linhas e viagens essas distribuidas, em cada uma das 17 Companhias estudadas pela 4ª Divisão, de maneira exposta na 2ª parte.

De um modo geral, entretanto, são as linhas de navegação, segundo a sua natureza, classificadas em linhas de longo curso de

---

(1) As viagens, segundo a sua natureza, são classificadas em: contratuais: extra-contratuais, regulares diversas e extraordinárias.

As duas primeiras denominações são aplicadas às Companhias ou Empresas com contrato com o Governo, sendo *contratuais* as viagens previstas nos contratos e *extra-contratuais* as que não o são.

As duas classificações seguintes se aplicam às Companhias que não têm contrato com o Governo gozando apenas os seus vapores das regalias de paquete, sendo *regulares* as viagens realizadas dentro dos programas estabelecidos pelas próprias Companhias e aprovados ou não pelo Governo e *diversas* as executadas fora desses programas.

Finalmente a denominação de *extraordinárias* aplica-se às duas espécies de Companhias, sendo como tal consideradas as viagens realizadas dentro dos programas estabelecidos (por força de contrato ou não), mas excedendo aos números estipulados.

grande e de pequena cabotagem, fluviais e lacustres, sendo que, em 1930, o tráfego foi o seguinte:

	Viagens	*Milhas*
Linha de longo curso	107	884.946
Linhas de grande e pequena cabotagem	1.010	2.727.765
Linhas fluviais	1.166	939.099
Linhas lacustres	24	9.769
	2.307	4.561.579

A seguir são apresentadas, por viagem redonda, as distâncias em milhas das linhas de navegação das 17 Companhias (linhas contratuais ou regulares) em tráfego durante o ano de 1938:

1 — THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION COMPANY (1911) LTD.

Linha do Madeira:

1° Trecho — de Belem a Manaus	1.850
2° Trecho — de Manaus a Santo Antônio	1.340
— de Belem a Santo Antônio (direta)	3.075

Linha do Oiapoque:

Do porto de Chaves até Oiapoque	1.678

Linha do Purús-Acre:

De Santarem a Boca do Acre	6.438

Linha do Juruá:

De Manaus a João Pessoa	4.870

Linha do Tapajós:

De Belem a Itaituba	1.420

Linha Solimões-Javarí:

De Belem a Remate dos Males	3.500
Extensão até Iquitos	750
	4.250

Linha do Rio Negro:

De Manaus a Santa Isabel	846

Linha do Rio Branco:

De Manáus a Caracaraí..... 1.080

Linha de Maués:

De Manáus a Maués..... 510

2 — NAVEGAÇÃO DO ALTO TAPAJÓS

Linha de Itaituba a Barra..... 625

3 — NAVEGAÇÃO DOS AUTAZES

Linha do Rio Autaz:

De Manaus a Castelo..... 650

4 — EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ARAGUAIA-TOCANTINS LTD.

Linha Belem a São José do Araguaia..... 680
Linha São José do Araguaia a Balisa. 2.204
Linha São José do Araguaia a Piabanha. 1.000

5 — EMPRESA DE NAVEGAÇÃO DOS RIOS MAMORÉ E GUAPORÉ

Linha do Guajará-Mirim a Vila Bela do Mato Grosso.... 1.530

6 — EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SÃO LUIZ

Linha de Caxias a Picos..... 308
Linha do Mearim. 554
Linha do Pindaré. 160
Linha do Munim. 140
Linha do Cajapió. 140

7 — EMPRESA DE NAVEGAÇÃO FLUVIAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO

Linha de Penedo a Piranhas..... 206

8 — EMPRESA DE VIAÇÃO BAIANA DO SÃO FRANCISCO

Linha Pirapora-Joazeiro. 1.480
Linha Joazeiro-Barreira. 852
Linha Joazeiro-Formosa. 820
Linha Joazeiro-Boa Vista..... 162
Linha Joazeiro-São José..... 960

9 — NAVEGAÇÃO MINEIRA DO RIO SÃO FRANCISCO

Linha Pirapora-Joazeiro	1.480
Linha Pirapora-Carinhanha	524
Linha Pirapora-Manga	462
Linha Pirapora-Paracatú	480

10 — LOIDE BRASILEIRO

(*Patrimônio Nacional*)

Linhas de passageiros:

Linha da Europa	12.200
Linha Manaus-Buenos Aires	12.200
Linha Belem-Porto Alegre	6.840
Linha Belem-São Francisco	5.580
Linha Penedo-Porto Alegre	4.140
Linha Rio-Laguna	1.150
Linha Lagoa Mirim	408
Linha Mato Grosso	3.300

Linhas de carga:

Americana (de Santos a New York)	11.251
Cabedelo-Porto Alegre	4.396
Rio-Itajaí	913

Linha do Sul:

Rio-Porto Alegre	2.140

Linha do Rio da Prata:

Rio-Buenos Aires	2.574

11 — COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA

Linha Pará-Rio Grande	6.200
Linha Sul-Norte	3.986
Linha Porto Alegre-Rio	2.140
Linha Imbituba-Rio	1.166

12 — LOIDE NACIONAL SOCIEDADE ANÔNIMA

Linha Porto Alegre-Cabedelo	4.550
Linha Antonina-Belem	5.366
Linha Porto Alegre-Parnaiba	5.572

Linha Porto Alegre-Rio.	2.140
Linha Rio-Ponta d'Areia.	916
Linha Imbituba-Rio.	1.166
Linha Rio-São Mateus.	780

13 — COMPANHIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO

Linha Santos-Belem.	4.995
Linha Rio-Porto Alegre.	2.140

14 — COMPANHIA CARBONÍFERA RIO GRANDENSE

Linha Porto Alegre-Tutóia.	5.565
Linha Porto Alegre-Cabedelo.	4.319

15 — EMPRESA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO HOEPCKE

Linha Florianópolis-Rio de Janeiro.	950
Linha Florianópolis-Laguna.	120

16 — ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA

Linha Blumenau-Itajaí.	71

17 — COMPANHIA DE VIAÇÃO SÃO PAULO-MATO GROSSO

Linha Ivinheima-Brilhante.	647
Linha Jupiá-Guaira.	647
Linha Rio Pardo-Anhanduí.	226

Consumos — As diferentes Companhias e Empresas consumiram, de combustíveis: — 440.788.835 quilos de carvão, 229.360.828 quilos de lenha, 110.640.540 quilos de óleo e 17.760 litros de derivados de óleo; de lubrificantes 987.757 litros e de estopa 51.162 quilos.

Transportes — Foram conduzidos 268.264 passageiros, sendo 144.989 em 1ª classe, 17.068 em 2ª e 106.207 em 3ª, transportados 3.389 animais e 46.287.591 valores, pesando 2.908.744.443 quilos (inclusive a carga a granel).

Receitas — *a*) *de tráfego* — As receitas de tráfego foram as seguintes: passageiros, 41.609:953$800; cargas, 302.651:698$694; animais, 176:803$900 e diversas, 27.656:728$299, num total de rs.... 372.095:184$693.

b) de subvenção — Pagou o Governo às 12 Companhias ou Empresas subvencionadas a quantia de 52.916:548$330, distribuidas do seguinte modo:

Companhias ou Empresas	Subvenção paga em 1938	Preço da milha
The Amazon River Steam Navigation Company.	4.475:700$000	14$480,442
Navegação do Alto Tapajós.....	36:000$000	4$800
Navegação dos Autazes.....	96:000$000	6$153
Navegação Araguaia-Tocantins Ltd.	286:702$000	2$959
Navegação dos Rios Mamoré e Guaporé.	287:500$000	8$170
Navegação São Luiz.....	327:916$400	8$300
Empresa Viação Baiana do São São Francisco.....	99:996$520	9$335
Empresa Viação Baiana do São Francisco.	395:912$000	4$000
Navegação Mineira do Rio São Francisco.	264:288$000	4$000
Loide Brasileiro (P. Nacional) (1).	40.000:000$000	41$442,532
Cia. Nacional de Navegação Costeira (2).....	6.506:533$410	18$548,387
Cia. Nacional de Navegação Costeira	—	5$017,561
Cia. de Viação S. Paulo-Mato Grosso	150:000$000	5$768
	52.916:548$330	

(1) O Loide Brasileiro (Patrimônio Nacional) recebeu a importância de 40.000:000$000, parte como subvenção e parte como auxílio, conforme se verá na segunda parte deste relatório.

(2) A Companhia Nacional de Navegação Costeira, tem dois preços de milha, o primeiro de 18$548,387 para a linha Rio Grande-Belem e o segundo de 5$017,561 para a linha Sul-Norte (Porto Alegre-Cabedelo).

Renda bruta total — A renda bruta total das 17 Companhias foi de 425.011:733$023.

Despesas de custeio (3) — Foram 283.933:330$120 as despesas de custeio.

Saldo ou Deficit — As 17 Companhias reunidas tiveram um saldo no tráfego de 88.161:854$573 e um saldo final de 141.078:402$903.

Pelo anexo n. 1, tem-se o movimento geral das Companhias, durante o ano de 1938, mostrando como foram obtidos todos os valores mencionados anteriormente.

É interessante assinalar que nesse ano se tem, em um quadro único, todo o movimento de navegação do País em 1938, movimento esse apresentado resumidamente no anexo n. 2.

Em seguida o anexo n. 3 dá os coeficientes de tráfego por viagem e por milha nesse mesmo ano.

b) ESTUDO COMPARATIVO DAS COMPANHIAS NO BIÊNIO 1937-1938

No anexo n. 4 é apresentado o movimento de tráfego durante o ano de 1937 em comparação com o de 1938, assinalando os aumentos ou diferenças verificados em quantidade e em percentagem.

Por esse quadro se verifica que o movimento geral do tráfego melhorou bastante de 1937 para 1938, embora em 1937 tenham trafegado 18 companhias e em 1938 apenas 17.

Assim, a não ser a receita de animais que desceu de 10,7 %, todos os outros aumentaram, tendo o saldo final aumentado de 12,3 %.

Pelo anexo n. 5, entretanto, tem-se uma idéia mais real dos aumentos ou diferenças verificados, em quantidade e em percentagem, visto como o mesmo compara o movimento de tráfego das 17 companhias estudadas em 1937 e 1938.

---

(3) De acordo com as normas adotadas pela extinta Inspetoria Federal de Navegação, e revigoradas por este Departamento pela circular n. 2 112, de 4 de maio de 1935, foram consideradas como despesas de custeio tão somente as referentes às viagens dos vapores, tais como as de soldadas, alimentação, aguada, combustivel, lubrificantes estopa, despesas nos portos, taxas, impostos etc. Todas empenhadas pelo próprio navio, não sendo computadas as de administração, consertos de vulto no navio e outras, que são custeadas pelos saldos líquidos das viagens.

c) ESTUDO COMPARATIVO NO DECÊNIO 1929-1938

O estudo do decênio 1929-1938, está todo ele perfeitamente definido no anexo n. 6, onde se tem, em um só quadro, o movimento geral do tráfego de todas as Empresas ou Companhias nesses 10 anos.

Por ele se observa a melhora que se vem processando de ano para ano, na navegação do País.

São ainda apresentados mais 5 gráficos representando:

Gráfico n. 1 — Movimento geral do tráfego: número de viagens realizadas, dias de viagem e milhas navegadas.

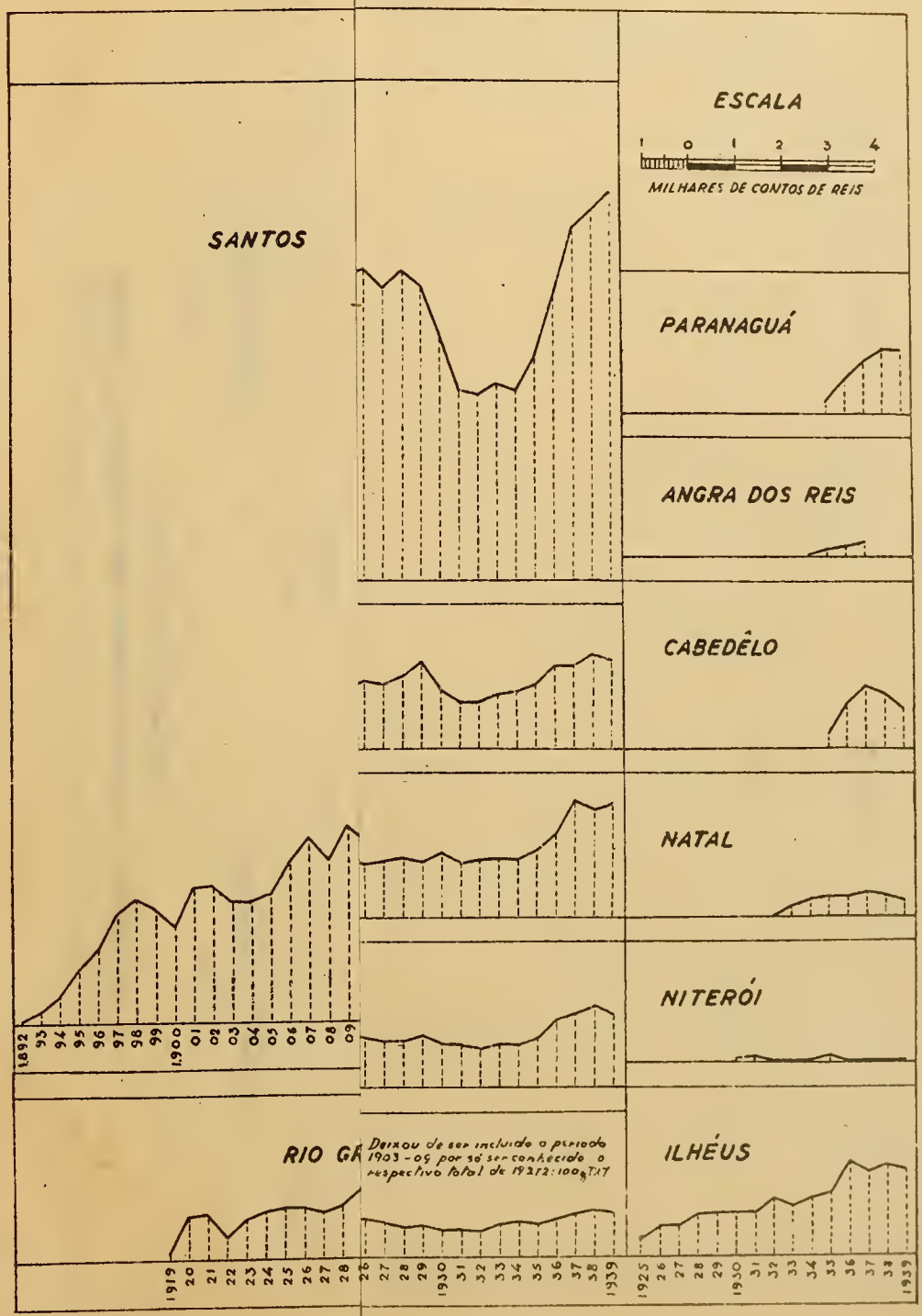
Gráfico n. 2 — Movimento de transportes; número de passageiros e carga (número de volumes e peso em quilos).

Gráfico n. 3 — Receitas do tráfego: de passageiros, de cargas, de animais e de diversas.

Gráfico n. 4 — Receita geral: renda total do tráfego, quotas de subvenção e renda bruta total.

Gráfico n. 5 — Saldo final: renda bruta total, despesas de custeio e renda líquida.

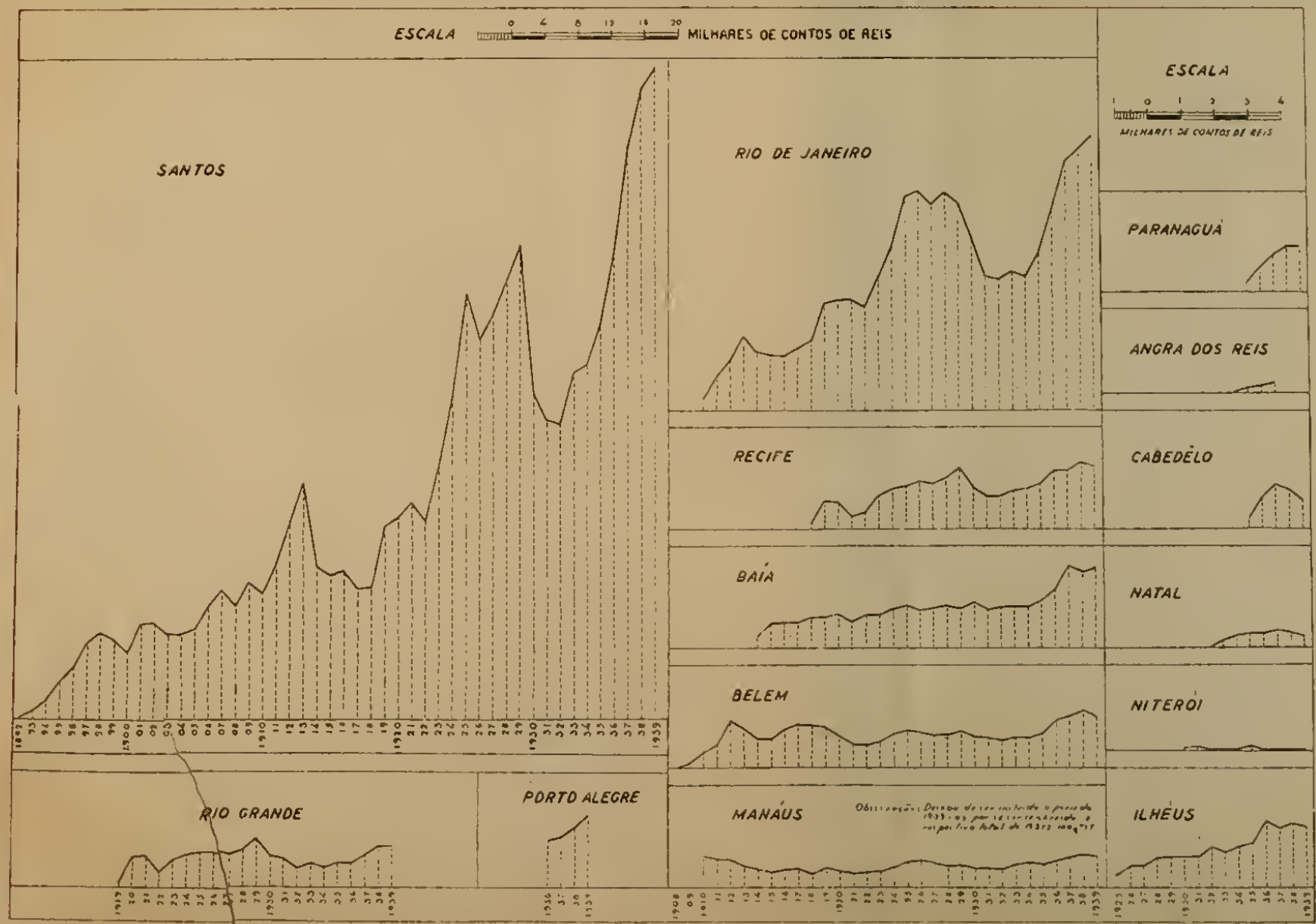
ração



IMP. NACIONAL

D.N.P.N. - 4ª DIVISÃO

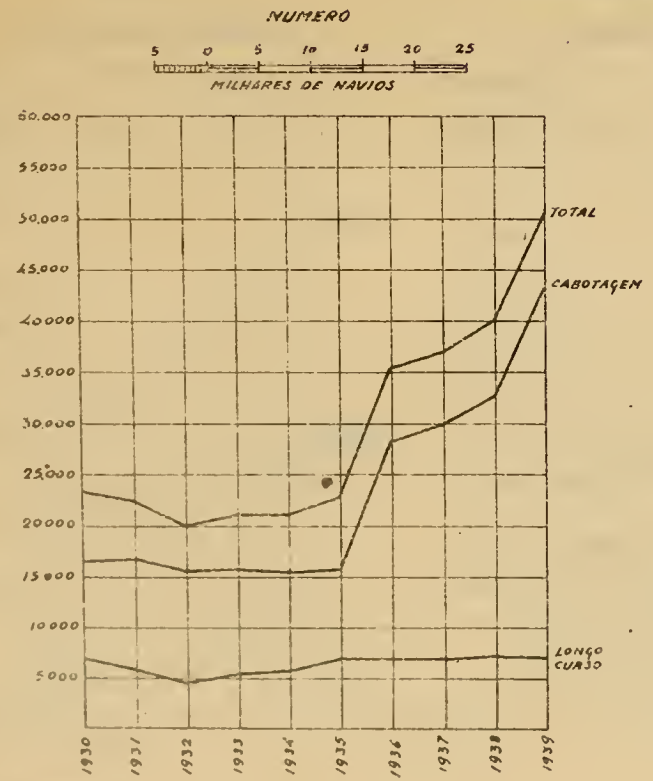
Renda bruta dos portos organizados desde o início da exploração

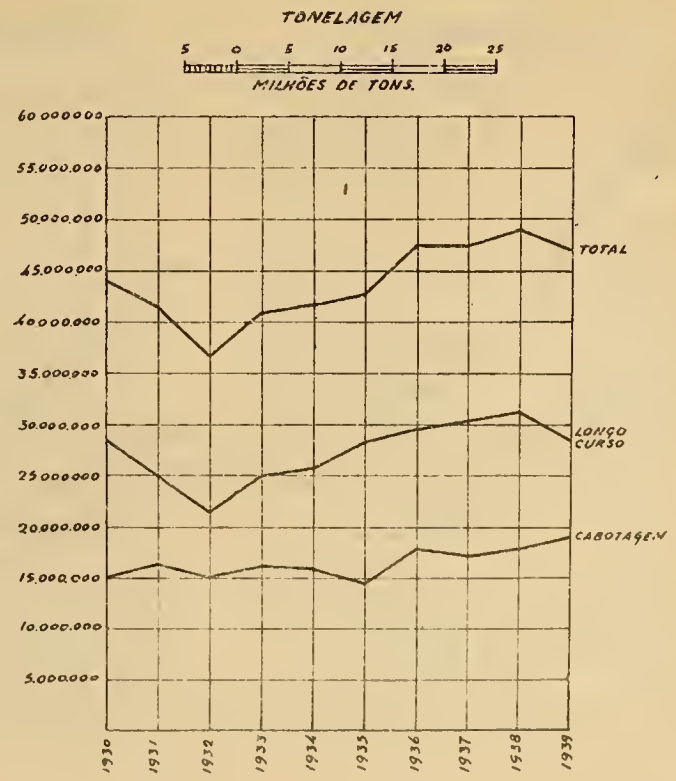


IBGE NACIONAL

MOVIMENTO GERAL DE NAVIOS NOS PORTOS DO BRASIL

— DECENIO DE 1930 A 1939 —

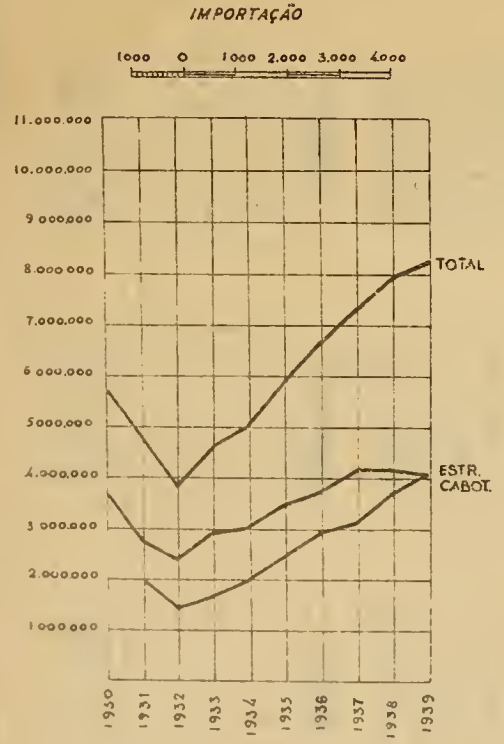


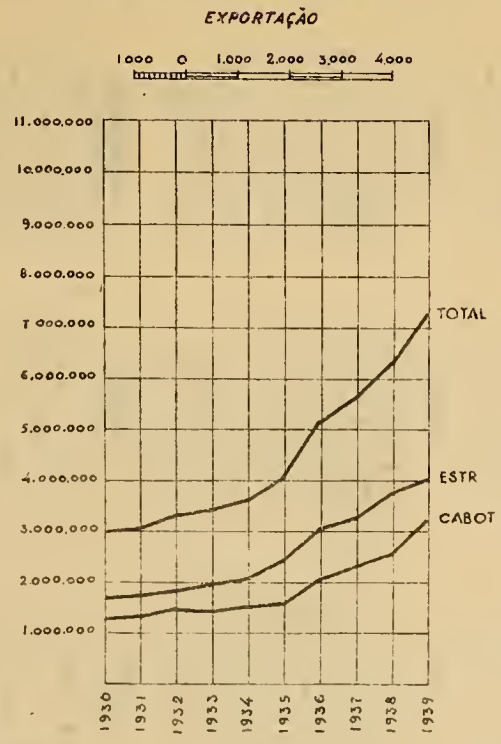


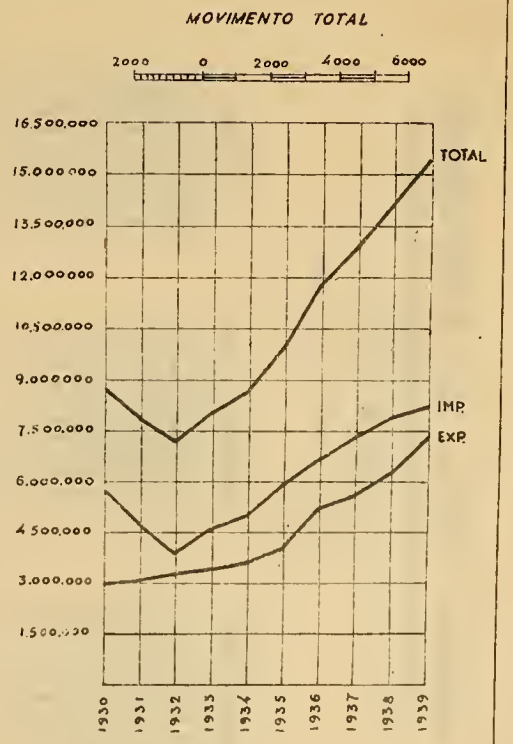
MP. NACIONAL

MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO BRASIL

— DECENIO 1930 A 1939 —





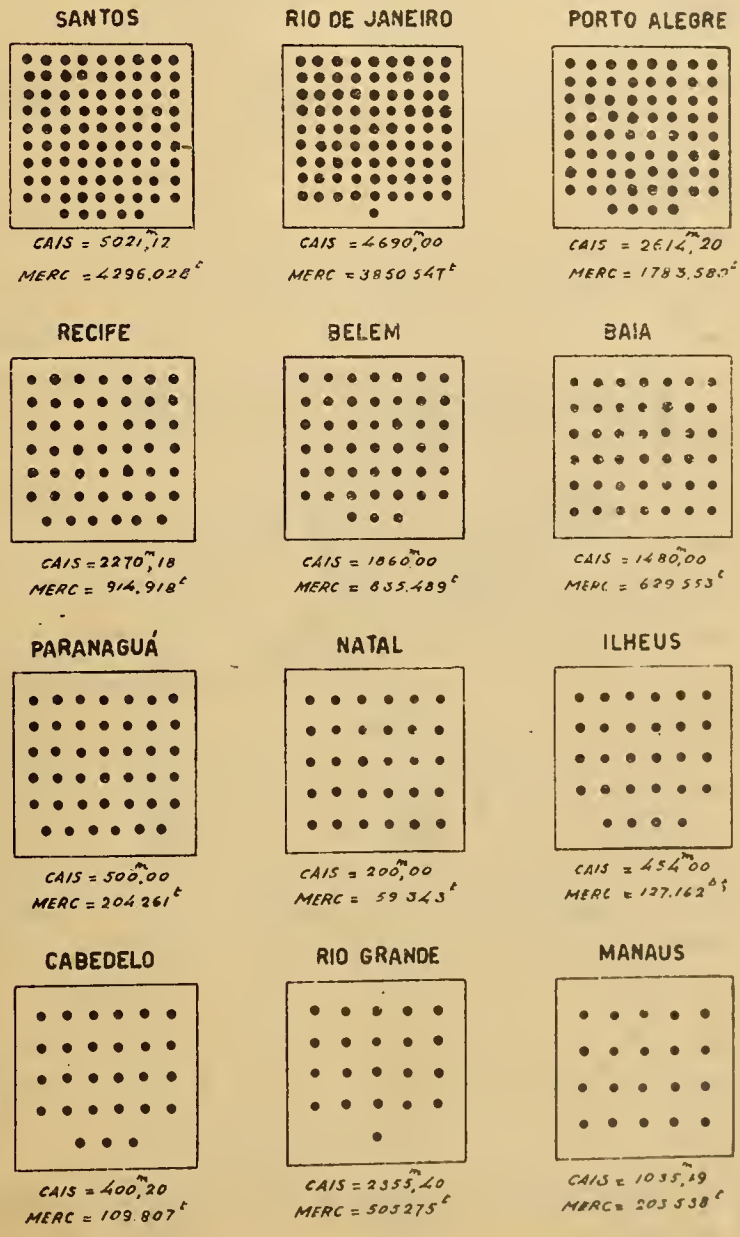


IMP. NACIONAL

Aproveitamento de cais nos portos organizados em tons de mercadorias por metro corrente.

— Ano de 1939 —

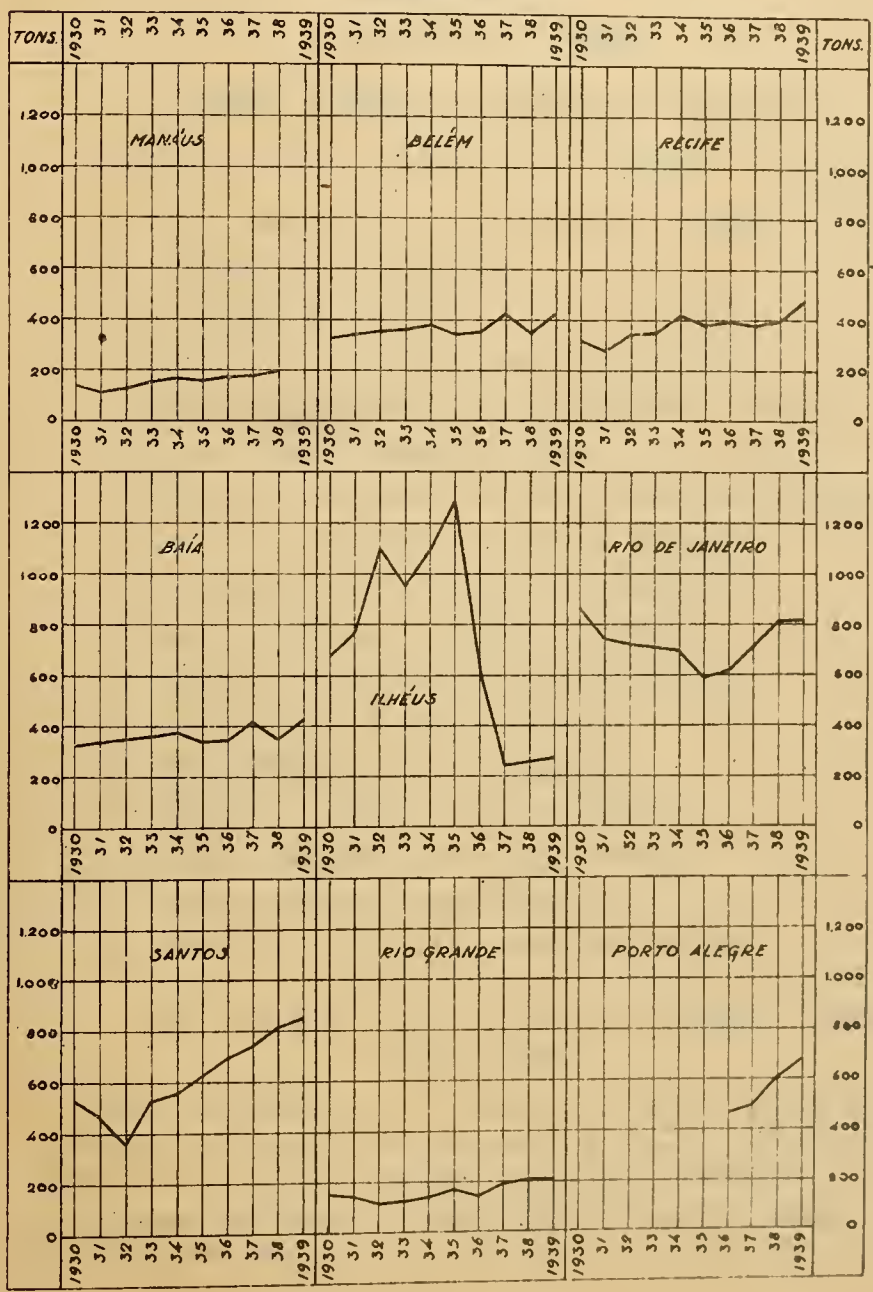
(1 PEQUENO CIRCULO NEGRO = 10 TONELADAS)



IMP. NACIONAL

APROVEITAMENTO DE CAIS NOS PRINCIPAIS PORTOS ORGANIZADOS EM TONELADAS DE MERCADORIAS POR METRO CORRENTE

— Decenio de 1930 a 1939 —



IMP. NACIONAL

SEGUNDA PARTE

Estudo de cada companhia em separado

Referentes ao ano de 1938, foram estudadas 17 Companhias:

1) The Amazon River Steam Navigation Company (1911) Ltd.
2) Navegação do Alto Tapajós.
3) Navegação dos Autazes.
4) Empresa de Navegação Araguaia-Tocantins Ltd.
5) Empresa de Navegação dos Rios Mamoré e Guaporé.
6) Empresa de Navegação São Luiz.
7) Empresa de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco.
8) Empresa de Viação Baiana do São Francisco.
9) Navegação Mineira do Rio São Francisco.
10) Loide Brasileiro (Patrimônio Nacional).
11) Companhia Nacional de Navegação Costeira.
12) Loide Nacional Sociedade Anônima.
13) Companhia Comércio e Navegação.
14) Companhia Carbonífera Rio Grandense.
15) Empresa Nacional de Navegação Hoepcke.
16) Estrada de Ferro Santa Catarina.
17) Companhia de Vição São Paulo-Mato Grosso.

1 — THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION COMPANY (1911) LTD.

Tendo terminado o seu contrato em 31 de agosto de 1931, continuou entretanto essa Companhia a fazer, a título precário, o serviço de navegação de alguns rios da bacia Amazônica.

Vapores em tráfego — Estiveram em tráfego durante o ano de 1938 23 vapores.

Linhas Navegadas — Manteve a Companhia 16 linhas, realizando 195 viagens distribuidas do seguinte modo:

	Viagens
1) Linha do Madeira (contratual)	24
2) Linha do Oiapoque (contratual)	11
3) Linha Purús-Acre (contratual)	12
4) Linha Manaus-Juruá (contratual)	12
5) Linha do Solimões (contratual)	12
6) Linha do Rio Negro (contratual)	12
7) Linha do Rio Branco (contratual)	12
8) Linha do Maués (contratual)	12
9) Linha do Tapajós (contratual)	6
10) Linha do Alto Purús (contratual)	6
11) Linha do Tarauacá (contratual)	12
12) Linha do Alto Juruá (contratual)	10
13) Linha do Purús-Acre (extraordinária)	51
14) Linha do Oiapoque (extraordinária)	1
15) Linha do Cruzeiro do Sul (extra-contratual)	1
16) Linha de Manaus (extra-contratual)	1
Total	195

Apenas 9 linhas, das 12 contratuais, são subvencionadas.

Milhas navegadas e dias de viagem — Foram, nessas 195 viagens, percorridas 411.410 milhas e gastos 5.434 dias.

Consumos — Foram consumidos nas viagens realizadas 1.279.210 quilos de carvão, 191.035.030 quilos de lenha, 15.052 litros de lubrificantes e 808 quilos de estopa.

Transportes — Foram conduzidos 14.768 passageiros de 1ª classe e 15.002 de 3ª, num total de 29.764, e transportados 2.100 animais e 1.875.241 volumes pesando 81.411.965 quilos.

Receitas:

a) *de tráfego* — Foram as seguintes de tráfego: 1.654:264$150 de passagens, 5.583:668$900 de cargas, 38:087$600 de animais e 145:278$400 de diversas, num total de 7.421:299$050.

b) *de subvenção* — Recebeu a Companhia 4.475:700$000 de subvenção.

Renda bruta total — A renda bruta total foi de 11.896:999$050, resultado obtido somando-se a receita total com a subvenção.

Despesas de custeio — As despesas de custeio do tráfego foram de 7.574:125$880.

Saldo ou deficit — Essa Companhia deu um *deficit* de tráfego de 152:826$830, acusando entretanto um saldo final de 4.322:873$170, em virtude da subvenção recebida, pois esses dois valores foram obtidos, subtraindo-se a despesa de custeio, respectivamente da receita total e da renda bruta total.

Por aí se verifica que a Amazon River só apresentou saldo em virtude da subvenção.

Quanto ao movimento de tráfego, a situação da Amazon River em 1938 piorou em relação a 1937, pois que o aumento de 41,1 % verificado no saldo final é exclusivamente devido ao fato da subvenção ter sido aumentada de 49,2 %.

A receita de passagens apresenta um aumento de 9,0 %, a de cargas uma diferença de 0,7 %, a de animais uma diferença de 22,7 % e a de diversos cresceu de 51,9 %.

A receita total apresentou um aumento de 1,8 % que, não compensando o acréscimo de 3,0 % na despesa do custeio, produziu um *deficit* de tráfego maior de 14,6 % sobre o de 1937.

2 — NAVEGAÇÃO DO ALTO TAPAJÓS

O serviço de navegação do Alto Tapajós, a cargo de José Fernandes Antunes, continuou a ser feita a título precário, durante o ano de 1938, em virtude do Aviso do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, n. 1.721, de 29 de maio de 1935.

Vapores em tráfego — O serviço foi efetuado somente pela lancha "Itamar", com 26 toneladas brutas, 21 líquidas e 13 de carga, auxiliada por embarcações a reboque.

Linhas navegadas — Manteve a Empresa uma única linha de navegação, de Itaituba à Barra, realizando um total de 12 viagens.

Milhas navegadas e dias de viagem — Foram navegadas 7.500 milhas, em 279 dias de viagem.

Consumos — Foram consumidos nas viagens realizadas 17.760 litros de gazolina, 2.421 litros de lubrificantes e 12 quilos de estopa.

Transportes — Não foram transportados nem passageiros nem animais, sendo transportados 6.695 volumes pesando 249.995 quilos.

Receitas:

a) de tráfego — A única receita de tráfego foi a de carga, no valor de 62:262$910.

b) de subvenção — A Empresa recebeu 36:000$000 de subvenção.

Renda bruta total — A renda bruta total foi de 98:262$910, valor esse obtido pela soma das receitas anteriores.

Despesas de custeio — As despesas de custeio do tráfego foram de 105:209$310.

Saldo ou deficit — Em virtude de ter sido a despesa de custeio superior não só à receita total como tambem à própria renda bruta total, a Empresa acusou um *deficit* do tráfego de 43:639$400 e um *deficit* final de 7:639$400. E' a única Empresa, entre as 17 aquí estudadas, que apresenta *deficit* mesmo com o auxílio da subvenção, *fato este que vem se repetindo desde* 1935.

Verifica-se pelo movimento de tráfego da Empresa que as suas condições se tornaram ainda piores em 1938, pois a carga transportada diminuiu de 11,1 %, tambem sofrendo a receita total a mesma redução. Recebendo a Empresa a mesma subvenção, a renda bruta deminuiu tambem de 7,3 %. Os *deficits*, de tráfego e final, que já eram consideráveis, foram aumentados, respectivamente, 11,5 % e 14,5 %, embora a despesa de custeio tenha deminuido de 3,0 %.

3 — NAVEGAÇÃO DOS AUTAZES

O serviço de navegação dos Autazes, a cargo de Antonio Mendes Peixoto, passou, de 22 de janeiro de 1937, em diante, a ser feito de acordo com o contrato lavrado com o Governo Federal, por força do decreto n. 1.067, de 28 de agosto de 1936.

Até então foi o serviço feito a título precário, tendo em vista o Aviso do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, n. 1.721, de 29 de maio de 1935.

Vapores em tráfego — Foi todo o serviço de navegação feito pela lancha "Cauré" auxiliada pelo batelão "Amatarí", a primeira com 21 toneladas brutas e 15 de carga e o segundo com 35 de carga.

Linhas navegadas — Realizou a Empresa 24 viagens, todas na linha contratual dos Autazes.

Milhas navegadas e dias de viagem — Foram navegadas 15.600 milhas em 149 dias de viagem.

Consumos — Foram consumidos nas viagens realizadas 2.403.000 quilos de lenha, 1.125 litros de lubrificantes e 24 quilos de estopa.

Transportes — Foram conduzidos 940 passageiros de 1ª classe e 608 de 3ª classe, num total de 1.548 pessoas e transportados 6.859 volumes, pesando 423.399 quilos.

Receitas:

a) *de tráfego* — Foram as seguintes: de passagens 11:696$000, de cargas 12:905$810, de animais 3:437$000 e de diversos 7:675$000, num total de 35:713$810.

b) *de subvenção* — Recebeu a Empresa 96:000$000 de subvenções.

Renda bruta total — Atingiu a 131:713$810 (receita total mais a subvenção).

Despesas de custeio — As despesas de custeio foram de..... 108:355$300.

Saldo ou deficit — A Empresa teve um *deficit* do tráfego de 72:641$490, acusando, entretanto, um saldo final de 23:358$510, em virtude da subvenção cobrir o *deficit* do tráfego.

O aumento de 11,1 % na receita de passagens, o de 46,0 % verificado na de carga, o de 2,3 % na de diversos, o de 6,6 % na receita total e o de 1,7 % na renda bruta total, foram prejudicados pela deminuição de 47,17 % na de animais e pelo aumento de 17,3 % na despesa de custeio, decretando assim um aumento de 123,4 % no *deficit* do tráfego e uma deminuição de 37,1 na renda final. A subvenção não sofreu alteração. É interessante notar que tendo deminuido o número de viagens em 7,7 % e o de milhas em 10,8 %, aumentaram, entretanto, os consumos de lenha em 4,0 % e o de lubrificantes em 6,1 %, tendo deminuido de 4,0 % o de estopa.

4 — EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ARAGUAIA-TOCANTINS LTD.

O serviço de navegação dos rios Araguaia e Tocantins foi realizado durante o ano de 1938, de acordo com o contrato lavrado com o Governo Federal em 25 de junho de 1936, em virtude do decreto n. 523, de 20 de dezembro de 1935.

Vapores em tráfego — Estiveram em tráfego, durante o ano de 1938 14 embarcações.

Linhas navegadas — Manteve a Empresa as tres linhas de navegação, previstas no seu contrato, nelas realizando 82 viagens, distribuidas da seguinte maneira:

	Viagens
1) Linha Belem-São José do Araguaia (contratual)..	36
2) Linha São José do Araguaia-Baliza (contratual)..	22
3) Linha São José do Araguaia-Piabanha (contratual)	24
Total.....	82

Milhas navegadas e dias de viagem — Foram navegadas 96.892 milhas, em 1.877 dias de viagem.

Consumos — Nas viagens realizadas, verificou-se o consumo de 190.844 quilos de óleo e 1.038.178 quilos de linha. Gastaram-se 9.873 litros de lubrificantes e 1.214 quilos de estopa.

Transportes — Foram conduzidos 3.746 passageiros de 1ª classe e 1.119 de 2ª classe, num total de 4.865 pessoas, sendo transportados 91.914 volumes, com um peso de 3.944.520 quilos.

Receitas:

a) de tráfego — As receitas foram distribuidas da seguinte forma: passagens 169:120$600, cargas 616:875$500 e diversas 11:534$400, produzindo uma receita total de 797:530$500.

b) de subvenção — Recebeu a Empresa 286:702$000 de subvenção.

Renda bruta total — Ascendeu a 1.084:232$500 a renda bruta total, soma da receita total do tráfego com a subvenção.

Despesas de custeio — As despesas de custeio atingiram 908:390$700.

Saldo ou deficit — O tráfego deu um *deficit* de 110:860$200, havendo, entretanto, um saldo final de 175:841$800, em virtude da subvenção recebida.

O movimento do tráfego da Empresa em 1938 demonstra que as suas condições pioraram em relação a 1937. O número de viagens ficou reduzido de 19,6 %, tendo a Empresa realizado somente viagens contratuais. Não obstante a redução do número de milhas navegadas de 5,8 %, os consumos de lenha e estopa aumentaram respectivamente de 125,9 % e 28,5 %, só se notando uma redução de 19,5 % no consumo de óleo e de 9,4 % no de lubrificantes.

Nas receitas nota-se um acréscimo não só de passagens, que foi de 13,4 %, como tambem na de diversos que elevou-se a 10,1 %, registrando-se apenas uma redução de 0,1 % na de cargas. A receita total apresenta um aumento de 3,3 % e a renda bruta um maior ainda de 3,5 %, em virtude do aumento da subvenção recebida que foi de 4,0 %. Embora aumentasse a receita total e a renda bruta, foram esses aumentos prejudicados pela despesa de custeio, que se elevou de 5,2 % sobre a do ano anterior, provocando assim a elevação do *deficit* do tráfego de 22,2 % e a redução de 4,9 % na renda final.

Finalmente no anexo n. 20 apresentamos os coeficientes de tráfego por viagem e por milha.

5 — EMPRESA DE NAVEGAÇÃO DOS RIOS MAMORÉ E GUAPORÉ

Os serviços de navegação nos rios Mamoré e Guaporé foram realizados durante o ano de 1938, tendo em vista o contrato lavrado entre o Governo e o concessionário Paulo Saldanha, em 27 de junho de 1931, de acordo com o decreto n. 20.102, de 12 de junho do mesmo ano.

Vapores em tráfego — Utilizaram-se por tres lanchas rebocando nove embarcações auxiliares.

Linhas navegadas — Manteve a empresa a linha prevista no contrato entre os portos de Guajará-Mirim e Vila Bela de Mato Grosso, nela realizando 24 viagens, sendo todas contratuais.

Milhas navegadas e dias de viagem — Foram trafegadas 23.394 milhas e gastos 475 dias.

Consumos — Nas viagens realizadas consumiram-se 6.560 litros de óleo, 1.459.100 quilos de lenha, 1.868 litros de lubrificantes e 64 quilos de estopa.

Transportes — Foram conduzidos 463 passageiros, sendo 189 na 1ª classe e 274 na 3ª classe, transportados sete animais e 12.090 volumes, pesando 557.343 quilos.

Receitas:

a) de tráfego — As receitas atingiram a 30:797$300 de passagens, 55:584$600 de carga, 236$600 de animais e 3:609$400 de diversos, num total de 90:227$900.

b) de subvenção — A Empresa recebeu 287:500$000.

Renda bruta total — 377:727$900, isto é, a receita total mais a subvenção.

Despesas de custeio — Foram de 226:219$000.

Saldo ou deficit — O tráfego deu um *deficit* de 135:991$100, havendo entretanto um saldo final de 151:508$900, graças ao auxilio da subvenção.

O número de passageiros nos navios dessa Empresa deminuiu de 6,3 % e a carga transportada, embora deminuindo de 7,1 % no número de volumes, aumentou no número de quilos de 0,5 %; assinala-se o aparecimento de animais transportados e o aumento em todos os consumos, na razão de 28,5 % para lenha, 100,0 % para óleo, 28,7 % para lubrificantes e 1,6 % para estopa. As receitas do tráfego sofreram tambem uma redução em virtude do menor número de volumes e passageiros transportados, sendo esta redução de 10,4 % na de passagens e de 10,6 % na de cargas, notando-se o ínfimo acréscimo de 0,01 % na de diversos e o aparecimento da receita de animais, que não impediram entretanto que a receita total deminuisse de 9,9 %. Não fosse o aumento de 91,7 % verificado na subvenção, não se registraria o aumento de 51,0 % na renda bruta. As despesas de custeio aumentaram de 5,1 %, aumento esse que, ligado à redução da receita total, produziu um *deficit* de tráfego maior de 18,1 % que no ano anterior. Finalmente a renda aumentou de 334,1 % em virtude da subvenção ser muito maior e por consequência a renda bruta, como vimos linhas acima.

6 — EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SÃO LUIZ

O serviço de navegação no Estado do Maranhão foi realizado, durante o ano de 1938, pela Empresa de Navegação São Luiz, de propriedade de Aracatí Campos, tendo em vista o contrato lavrado entre este e o Governo Federal, em 24 de abril de 1936, por força do decreto n. 24.363, de 8 de junho de 1934.

Vapores em tráfego — Estiveram em tráfego sete vapores rebocando nove embarcações auxiliares.

Linhas navegadas — Manteve a Empresa as cinco linhas do contrato. Realizando 216 viagens, assim distribuidas:

	Viagens
1) Linha de Caxias a Picos (contratual)	23
2) Linha do Mearim (contratual)	36
3) Linha do Pindaré (contratual)	36
4) Linha do Munim (contratual)	24
5) Linha do Cajapió (contratual)	24
6) Linha do Mearim (viagens extraordinárias)	56
7) Linha do Pindaré (viagens extraordinárias)	13
8) Linha do Itapicurú (L. extra-contratual)	2
9) Linha do S. Bento (L. extra-contratual)	2
Total	216

Milhas navegadas e dias de viagem — Foram navegadas 65.096 em 1.420 dias.

Consumos — Computaram-se em 240.589 quilos de óleo, consumidos 9.332 litros de lubrificantes e 543 quilos de estopa.

Transportes — Foram conduzidos 5.531 passageiros, todos de 1ª classe, e transportados 246.479 volumes com um peso em quilos de 15.337.989.

Receitas:

a) de tráfego — A receita total atingiu a 1.171:385$350, sendo 174:228$650 de passagens, 996:094$400 de cargas e 1:062$300 de diversos.

b) de subvenção — Recebeu a Empresa 327:916$400.

Renda bruta total — A renda bruta total foi de 1.499:301$750.

Despesas de custeio — Ascenderam a 678:709$700.

Saldo ou deficit — O tráfego deu uma renda de 492:675$650, sendo a renda final de 820:592$050.

Os resultados verificados mostram o estado de prosperidade da Empresa, si bem que não tão acentuado como em 1937. O número de passageiros deminuiu de 6,6 %, o número de volumes de 4,3 %, aumentando porem o peso de 10,1 %. Em consequência disso, deminuiu a receita de passagens de 11,5 % e aumentou a de cargas de 12,1 %. Embora houvesse tambem redução na receita de diversos de 53,5 %, houve um aumento de 7,7 % na receita total. A subvenção deminuiu de 0,8 %, havendo, embora um aumento dee 5,7 % na renda bruta. A despesa de custeio aumentou de 9,0 % em consequência

talvez do aumento de 23,9 % no consumo de óleo e de 15,2 % no consumo de lubrificantes. A despeito do aumento da despesa de custeio e a redução na subvenção, as rendas do tráfego e final aumentaram de, respectivamente, 6,1 % e 3,2 %.

7 — EMPRESA DE NAVEGAÇÃO FLUVIAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO

O serviço de navegação no baixo São Francisco foi feito, durante o ano de 1938, de acordo com o contrato lavrado em 23 de março de 1933, em virtude do decreto n. 21.146, de 11 de março de 1932.

Vapores em tráfego — Estiveram em tráfego os vapores *Comendador Peixoto* e *Penedo*, o primeiro com 192 toneladas brutas, 144 líquidas e 120 de carga e o segundo com 154 brutas, 83 líquidas e 155 de carga.

Linhas navegadas — Manteve a Empresa a linha entre Penedo e Piranhas, única prevista no seu contrato, nela realizando 52 viagens, isto é, uma por semana.

Milhas navegadas e dias de viagem — Foram navegadas 10.712 milhas em 208 dias.

Consumos — Computaram-se em 2.572.724 quilos de lenha, gastos 1.040 litros de combustivel e 622 quilos de estopa.

Transportes — Foram conduzidos num total de 7.865 pessoas, sendo que 2.514 de 1ª classe e 5.351 de 3ª classe, e transportados 2.290 volumes pesando 125.780 quilos.

Receita:

a) de tráfego — As receitas de tráfego atingiram a 27:069$300 de passageiros, 1:474$100 de cargas e 899$400 de diversos, num total de 29:442$800.

b) de subvenção — A Empresa recebeu 99:996$520 de subvenção.

Renda bruta total — Foi de 129:439$320 a renda bruta, isto é, a receita total mais a subvenção.

Despesas de custeio — As despesas de custeio ascenderam a 122:893$900.

Saldo ou deficit — O tráfego acusou um *deficit* de 93:451$100, havendo entretanto um saldo final de 6:545$420, em virtude da subvenção recebida.

As condições precárias dessa Empresa em 1937 pioraram em 1938, porque, embora não se alterasse o número de viagens, o transporte de passageiros diminuiu de 2,3 % e o de cargas de 22,6 % no número de volumes e de 19,6 % no peso, provocando a redução das receitas de passagens e de cargas, respectivamente, 1,4 % e 8,0 %, e da receita total de 6,5 %. As despesas de custeio diminuiram de 0,8 %,

porem não impediram que o *deficit* do tráfego aumentasse de 1,1 % e a renda final deminuisse de 13,6 %.

8) — EMPRESA DE VIAÇÃO BAIANA DO SÃO FRANCISCO

O serviço dessa Empresa, que vinha sendo realizado a título precário, passou, em 15 de setembro de 1937, a ser feito de acordo com o contrato lavrado com o Governo Federal, em virtude do decreto n. 977, de 20 de julho de 1936.

Vapores em tráfego — Durante o ano de 1938 estiveram em tráfego oito vapores e sete embarcações auxiliares.

Linhas navegadas — Manteve a Empresa cinco linhas contratuais, e duas extraordinárias, que são:

	Viagens
1 Linha Joazeiro-Pirapora (contratual)	36
2) Linha Jozeiro-Barreiras (contratual)	27
3) Linha Joazeiro-Formosa (contratual)	10
4) Linha Joazeiro-Boa-Vista (contratual)	6
5) Linha Joazeiro-Santa Maria-São José (contratual)	12
6) Linha Jozeiro-Barreiras (extraordinária)	2
7) Linha Joazeiro-Santa Maria (extraordinária)	1
Total	94

Alem dessas 94 viagens a Empresa realizou mais 15 extracontratuais perfazendo um total de 109 viagens.

Milhas navegadas e dias de viagem — Foram navegadas 103.316 milhas e gastos 2.199 dias de viagem.

Consumos — Consumiram-se 14.813.838 quilos de lenha, 20.019 litros de lubrificantes e 904 quilos de estopa.

Transportes — Foram conduzidos 5.915 passageiros de 1ª e 5.010 de 2ª classe, num total de 10.925 pessoas e transportados 100 animais e 231.673 volumes com 9.879.607 quilos.

Receitas:

a) — de tráfego — As receitas de tráfego foram as seguintes: 518:459$400 de passagens, 843:271$200 de cargas, 1:270$800 de animais e 1:228$400 de diversos, dando uma receita total de réis... 1.364:229$800.

b) — de subvenção — A Empresa recebeu 385:912$000 de subvenção.

Renda bruta total — A renda bruta total ascendeu 1.750:141$800, isto é, 1.364:229$800 da receita e 385:912$000 da subvenção.

Despesas de custeio — As despesas de custeio foram de réis... 1.118:974$800.

Saldo ou deficit — A renda do tráfego atingiu a 245:255$000, em virtude da receita total ser superior às despesas de custeio. A renda final foi de 631:167$000.

Estes saldos, si bem que inferiores aos de 1937, provam bem as boas condições em que se encontra a Empresa.

Pelos resultados obtidos se verifica que, embora sendo boas as condições da Empresa, são inferiores às do ano anterior pois as suas rendas de tráfego e final deminuiram, respectivamente, de 55,2 % e 29,6 %.

Isso se justifica pelo fato das receitas de passagens, cargas e diversos terem deminuido de 15,7 %, 15,7 % e 89,7 %, respectivamente, e por ter aumentado de 3,5 % a despesa de custeio. Finalmente só houve aumento de 22,9 %, na receita de animais e de 10,4 % na subvenção, não impedindo que deminuissem as rendas final e do tráfego.

9) — NAVEGAÇÃO MINEIRA DO RIO SÃO FRANCISCO

Tendo expirado em 7 de janeiro de 1935 o contrato existente entre o Governo do Estado de Minas Gerais e o Governo Federal, lavrado por força do Decreto n. 16.562, de 23 de agosto de 1924, continuou o serviço a ser feito em 1937, a título precário, em virtude da autorização de 13 de março de 1936, do Sr. Presidente da República, transmitida a este Departamento pelo ofício da Diretoria Geral de Contabilidade do Ministério da Viação e Obras Públicas, n. 1.514, de 24 de abril desse mesmo ano.

Vapores em tráfego — Estiveram em tráfego oito vapores durante o ano de 1938.

Linhas navegadas — Manteve a Navegação Mineira as tres do seu contrato, nelas realizando 51 viagens contratuais e 21 extraordinárias tendo ainda efetuado 50 viagens em linhas extracontratuais, a saber:

	Viagens
1) Linha Pirapora-Joazeiro (contratual)	36
2) Linha Pirapora-Carinhanha ou Manga (contratual)	18
3) Linha Pirapora-Paracatú (contratual)	7
4) Linha Pirapora-Joazeiro (extraordinária	6
5) Linha Pirapora-Carinhanha (extraordinária	2
6) Linha Pirapora-Paracatú (extraordinária	7
1693	12

7)	Linha Pirapora-Manga (extraordinária)	6
8)	Linha Pirapora-Rio Branco (extracontratual)	5
9)	Linha Pirapora-Sítio do Mato (extracontratual)	8
10)	Linha Pirapora-São Francisco (extracontratual)	7
11)	Linha Pirapora-Januária (extracontratual)	24
12)	Linha Pirapora-Lapa (extracontratual)	6
13)	Linha Pirapora-Rio Corrente (extracontratual)	1
	Total	133

Milhas navegadas e dias de viagem — Foram navegadas 106.376 milhas e nelas gastos 2.307 dias de viagem.

Consumos — A navegação Mineira consumiu, durante o ano de 1938, 8.888.800 quilos de lenha, 5.650 litros de óleo e 518 quilos de estopa.

Transportes — Foram conduzidos 10.171 passageiros sendo 5.030 de 1ª e 5.141 de 2ª classe e transportados 234.477 volumes pesando 13.699.648 quilos.

Receitas:

a) — *de tráfego* — A receita de passageiros foi de 488:336$400 e a de cargas de 1.018:278$400, perfazendo um total de 1.506:614$800.

b) — *de subvenção* — A subvenção recebida montou em 264:288$000.

Renda bruta total — A renda bruta total foi de 1.770:902$800.

Despesas de custeio — Ao valor de 1.143:813$000 atingiram as despesas de custeio.

Saldo ou deficit — O tráfego deu um saldo de 362:801$800 e a renda final foi de 627:089$800.

Estes valores mostram que a Companhia se encontrava em boas condições em 1938, visto como acusou um saldo no tráfego, isto é, sem auxílio de subvenção.

Nota-se que as condições da Companhia, embora boas, pioraram em relação a 1937. O número de viagens aumentou de 14,6 %, o número de dias de 34,0 % e o de milhas navegadas de 36,2 %. Por esta razão aumentaram os consumos principalmente o de lenha que foi de 33,8 % aumentando tambem a despesa de custeio de 23,8 %. Os aumentos verificados nas receitas de passagens e de cargas respectivamente de 9,1 % e 4,8 % bem como na subvenção 24,9 % não impediram que, em consequência do aumento na despesa de custeio, a renda final do tráfego deminuisse de 26,8 % e a renda final de 11,3 %, sendo esta menor em virtude da subvenção ser maior.

10) — LOIDE BRASILEIRO — PATRIMÔNIO NACIONAL

A Companhia de Navegação Loide Brasileiro manteve até 17 de de junho de 1937, o seu serviço de navegação, de acordo com o contrato lavrado com o Governo Federal, em 28 de junho de 1928, por força do Decreto n. 18.305, de 4 desse mesmo mês e ano, modificando, na parte referente à subvenção, pelo Decreto n. 19.198, de 2 de maio de 1930, lavrado de acordo com a autorização contida no artigo n. 5, do Decreto legislativo n. 5.761, de 27 de dezembro de 1929, e na parte referente às linhas de navegação, pela Portaria, da Diretoria Geral de Contabilidade do Ministério da Viação e Obras Públicas, n. 848, de 17 de dezembro de 1936.

De 17 de junho de 1937 em diante, passou em virtude do decreto n. 1.708, de 11 do mesmo mês e ano, a ser denominado Loide Brasileiro (Patrimônio Nacional) ficando a União Federal responsavel por todo seu passivo e ativo.

Vapores em tráfego — Estiveram em tráfego, durante o ano de 1938, 60 vapores.

Linhas navegadas — Manteve o Loide Brasileiro as 15 linhas constantes do seu contrato, nelas realizando 334 viagens.

Alem destas foram realizadas 18 viagens extraordinárias e 81 extracontratuais sendo 54 de lastro, perfazendo um total de 433 viagens, assim distribuidas:

	Viagens
1) Linha da Europa (contratual)	18
2) Linha Manaus-Buenos Aires (contratual)	36
3) Linha Belem-Porto Alegre (contratual)	38
4) Linha Belem-S. Francisco (contratual)	21
5) Linha Penedo-Porto Alegre (contratual)	31
6) Linha Rio-Laguna (contratual)	26
7) Linha da Lagoa Mirim (contratual)	24
8) Linha de Mato-Grosso (contratual)	18
9) Linha de Nova York (contratual)	12
10) Linha de Nova Orleans (contratual)	12
11) Linha de Tutoia (contratual)	12
12) Linha de Sergipe (contratual)	12
13) Linha de Laguna (contratual)	12

14)	Linha de Recife-Porto Alegre (X) (contratual....	50
15)	Linha do Rio da Prata (contratual	12
16)	Linha da Europa (extraordinária	7
17)	Linha de Mato-Grosso (extraordinária).....	1
18)	Linha de Nova York (extraordinária).....	5
19)	Linha de Nova Orleans (extraordinária).....	1
20)	Linha do Rio da Prata (extraordinária).....	4
21)	Linha de viagens extracontratuais.....	27
22	Linha de diversas viagens de lastro.....	54
	Total	433

As linhas de 1 a 8 são de passageiros e constantes da Portaria, da Diretoria Geral de Contabilidade do Ministério da Viação e Obras Públicas, n. 848, de 17 de dezembro de 1936, as de n. 9 a 15 são de carga e aprovadas pelo Decreto n. 18.305, de 4 de julho de 1928.

Milhas navegadas e dias de viagem — Foram navegadas 1.612.472 milhas em 14.415 dias.

Consumos — Consumiu o Lloyd Brasileiro 238.884.737 quilos de carvão, 60.137.681 quilos de óleo, 406.223 litros de lubrificantes e 12.720 quilos de estopa.

Transportes — Foram conduzidos 92.752 passageiros, sendo 42.531 de 1ª, 1.554 de 2ª e 48.667 de 3ª classe e traportados 18.946.306 volumes pesando 1.065.869.018 quilos (inclusive a carga a granel).

Receitas:

a) — *de tráfego* — A receita de tráfego se parcelou do seguinte modo: — 19.655:448$100 de passagens, 118.885:708$200 de cargas e 15.644:193$600 de diversas, perfazendo um total de 154.185:349$900.

b) — *de subvenção* — Recebeu o Loide Brasileiro, em 1938, 40.000:000$000 de auxílio em 12 prestações mensais de 3.333:333$333.

Renda bruta total — A renda bruta total foi de 194.185:349$900.

Despesas de custeio — Atingiram de 126.949:213$100 as despesas de custeio.

Saldo ou deficit — O tráfego deu uma renda de 27.236:136$800, sendo de 67.236:136$800 a renda final.

(x) — A linha Recife-Porto Alegre é feita por vapores cargueiros de acordo com o contrato celebrado por força do Decreto n. 18.305, de 4 de julho de 1928. Algumas vezes, entretanto, trafegam navios de passageiros, em virtude de uma solicitação feita pelo Interventor do Estado de Pernambuco, segundo declaração verbal prestada a esta Divisão pelo representante do Loide Brasileiro.

Os resultados obtidos mostram que em 1938 as condições do Loide Brasileiro foram melhores que em 1937. Aumentou o número de viagens de 10,7 % e o de milhas navegadas de 5.1 %. A receita de passagens aumentou de 4.3 % embora houvesse diminuido em 0.5 % o número de passageiros transportados, a receita de cargas aumentou de 6.7 % em virtude dos aumentos de 0.5 % no número de volumes transportados e de 0.3 % no peso em quilos e a receita de diversos aumentou de 2,7 % produzindo esses aumentos um acréscimo de 5.9 % na receita total. Tendo dobrado o auxílio do governo ao Loide Brasileiro a sua renda bruta cresceu de 17,3 % e, finalmente, não obstante o aumento de 5,5 % verificado nas despesas de custeio, as rendas de tráfego e final cresceram de 8.2 % e 48,8 % respectivamente.

11) — COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA

Manteve a Companhia de Navegação Costeira os seus serviços, em virtude do contrato lavrado em 30 de novembro de 1915, por força do Decreto n. 11.774, de 3 do mesmo mês e ano, modificado pelo Decreto n. 15.755, de 26 de outubro de 1922, depois pelo termo de acordo assinado em 9 de novembro de 1922, em seguida, pelo termo aditivo complementar ao de acordo assinado em 8 de maio de 1924 e finalmente, na parte referente às linhas de navegação, pelo Aviso do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, n. 49-G, de 1º de fevereiro de 1929.

Vapores em tráfego — Estiveram em tráfego 16 vapores.

Linhas navegadas — Manteve a Companhia as suas 4 linhas contratuais nelas realizando 145 viagens e uma viagem extraordinária, assim distribuidas:

	Viagens
1) Linha Rio Grande-Belem (contratual)	53
2) Linha Sul-Norte (Porto Alegre-Cabedelo) (contratual)	53
3) Linha Porto Alegre-Rio (contratual)	21
4) Linha Imbituba-Rio (contratual)	18
5) Linha Rio Grande-Belem (extraordinária)	1
Total	146

Milhas navegadas e dias de viagem — Foram navegadas 625.504 milhas e gastos 4.515 dias de viagem.

Consumos — Computaram-se 56.043.000 quilos de carvão, 33.986.414 quilos de óleo, 207.926 litros de lubrificantes e 9.983 quilos de estopa.

Transportes — Foram conduzidos 85.185 passageiros sendo que 49.066 de 1ª, 4.465 de 2ª e 31.654 de 3ª classe e transportados 146 animais e 7.064.552 volumes pesando 402.966.695 quilos.

Receitas:

a) — *de tráfego* — Parcelou-se do modo seguinte: de passageiros 15.636:436$100, de cargas 46.003:578$684, de animais 8:465$900 e de diversas 11.256:614$949, perfazendo um total de 72.905:145$633.

b) — *de subvenção* — Recebeu a Companhia 6.506:533$410 de subvenção.

Renda bruta total — A renda bruta total foi de 79.411:679$043.

Despesas de custeio — As despesas de custeio atingiram o valor de 55.389:539$115.

Saldo ou deficit — O tráfego deu uma renda de 17.515:606$518, sendo a renda final de 24.022:139$928.

Esses números atestam que o tráfego da Companhia Costeira deixou um saldo vultoso, perante o qual a subvenção representa uma renda que não chega a 30 %.

Os dados consignados demonstram que o transporte de cargas aumentou de 3,2 % no número de volumes e de 4,9 % no peso em quilos, não obstante a sua receita deminuisse de 0,2 %. Apezar de ter deminuido o número de passageiros a respectiva receita aumentou de 2,7 %; a receita de animais tambem aumentou de 24,6 %, deminuindo a de diversas (5,0 %). Por essas razões a receita total aumentou de 1,2 % e, em consequência do aumento na subvenção de 2,6%, a renda bruta teve um acréscimo de 1,3 %. Embora a receita total e a renda bruta tenham aumentado, as rendas de tráfego e final deminuiram de, respectivamente, 22,2 % e 16,8 % em consequência do aumento de 11,9 % verificado nas despesas de custeio.

12) — LOIDE NACIONAL SOCIEDADE ANÔNIMA

O Loide Nacional S/A, terminou o seu contrato com o Governo Federal em 8 de janeiro de 1933, continuando, entretanto, a ter os seus serviços controlados por este Departamento.

Vapores em tráfego — Estiveram em tráfego 17 vapores.

Linhas navegadas — Manteve o Loide Nacional sete linhas regulares de navegação, nelas realizando 161 viagens, alem de 66 diversas, a saber:

	Viagens
1) Linha Porto Alegre-Cabedelo (regular)	32
2) Linha Antonina-Belem (regular)	18
3) Linha Porto Alegre-Parnaiba (regular)	8

4) Linha Porto Alegre-Rio (regular)	44
5) Linha Rio-Ponta d'Areia (regular)	40
6) Linha Imbituba-Rio (regular)	14
7) Linha Rio-São Mateus (regular)	5
8) Linha diversas viagens	66
Total	227

Milhas navegadas e dias de viagem — Foram navegadas 489.899 milhas em 5.468 dias.

Consumos — Consumiram-se 43.712.294 quilos de carvão, 7.766.294 quilos de óleo, 198.398 litros de lubrificantes e 10.841 quilos de estopa.

Transportes — Foram conduzidos 11.215 passageiros todos de 1ª classe e transportados 5.792.018 volumes pesando 437.185.132 quilos.

Receita:

a) — *de tráfego* — A receita de passageiros ascendeu a réis.. 2.662:132$600, a de cargas 51.613:411$770 e a de diversas a réis.... 404:925$050, perfazendo uma receita total de 54.680:469$420.

b) — *de subvenção* — O Loide Nacional não é subvencionado.

Renda bruta total — A renda bruta total é a própria renda de tráfego, uma vez que a Sociedade não é subvencionada.

Despesas de custeio — As despesas de custeio foram de réis.... 42.365:980$783.

Saldo ou deficit — O saldo final do Loide Nacional que é o mesmo que o do tráfego montou a 12.314:488$637, o que mostra as boas condições em que se encontra a Sociedade.

O movimento do tráfego verificado mostra que as condições da Sociedade melhoraram de 1937 para 1938. Na renda final houve um acréscimo de 21,2 %, em consequência dos aumentos de 52,2 %, de 10,3 % e de 120,4 % nas receitas, respectivamente de passagens, cargas e de diversas, não obstante terem aumentado as despesas de custeio de 9,8 %.

13) — COMPANHIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO

A Companhia Comércio e Navegação manteve os seus serviços em 1938 de acordo com o contrato lavrado com o Governo Federal, em 8 de abril de 1921, em virtude do Decreto n. 14.734, de 21 de março do mesmo ano e modificado, na parte referente ao número de viagens, pela Portaria, da Diretoria Geral de Contabilidade do Ministério da Viação e Obras Públicas, n. 711, de 13 de setembro de 1935.

Vapores em tráfego — Estiveram em tráfego 21 vapores.

Linhas navegadas — Realizou a Companhia as suas viagens contratuais, e várias outras extracontratuais, assim distribuidas:

	Viagens
1) Linha Santos-Belem (contratual)	12
2) Linha Rio-Porto Alegre (contratual)	24
3) Linha Santos-Belem (extraordinária)	14
4) Linha Rio-Porto Alegre (extraordinária)	97
5) Linha Porto Alegre-Aracajú (extracontratual)	26
6) Linha Itajaí-Aracajú (extracontratual)	24
7) Linha Porto Alegre-Macau (extracontratual)	12
8) Linha Santos-Areia Branca (extracontratual)	7
Total	216

Milhas navegadas e dias de viagem — Foram percorridas 600.821 milhas em 5.677 dias.

Consumos — Consumiram-se 63.594.546 quilos de carvão, 3.895.570 quilos de óleo, 61.627 litros de lubrificantes e 6.364 quilos de estopa.

Transportes — A Companhia só possue navios cargueiros, tendo transportado 763 animais e 5.881.944 volumes, pesando 505.520.870 quilos.

Receitas — A Companhia não é subvencionada, de forma que só é levada em conta a receita do tráfego, que foi a seguinte: a de carga 39.549:386$450 e a de animais 125:270$000, num total de réis..... 39.674:656$450.

Renda bruta total — A renda bruta total é a própria total, isto é, 39.674:656$450.

Despesas de custeio — Atingiram a 19.615:593$460.

Saldo ou deficit — O saldo final foi de 20.059:062$990, valor esse elevadíssimo para uma Companhia não subvencionada.

A companhia Comércio e Navegação apresentou um elevado saldo final, si bem que inferior ao de 1937.

Em 1938 foram realizadas mais 29 viagens que em 1937, aumentando assim o número de milhas navegadas de 10,6 % e por consequência o consumo de combustíveis de 5,1 % em carvão, 18,7 % em lubrificantes e deminuindo apenas em óleo de 4,3 %. Embora aumentasse o número de viagens a carga transportada deminuiu de 4,6 % no peso em quilos e o número de animais de 20,4 %, decretando uma redução nas suas receitas de 6,7 % e 6,8 %, respectivamente. A renda bruta tambem deminuiu de 6,7 %, as despesas de custeio aumentaram de 7,3 %. Em virtude desse aumento e da redução da receita o saldo final deminuiu de 17,3 % sobre o de 1937.

14) — COMPANHIA CARBONÍFERA RIO GRANDENSE

A Companhia Carbonífera Rio Grandense não tem contrato com o Governo Federal, gozando, entretanto, os seus navios das regalias de paquete, em virtude das autorizações do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, contidas nos Avisos ns. 1.053 e 1.764 respectivamente de 7 de maio e 24 de agosto de 1936, tendo sido ainda o seu programa de linhas de navegação aprovado pela Portaria do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, n. 530, de 3 de agosto de 1936.

Vapores em tráfego — Estiveram em tráfego nove vapores.

Linhas navegadas — Manteve a Companhia as duas linhas constantes do seu programa, nelas realizando 24 viagens regulares e 32 extraordinárias, assim distribuidas:

	Viagens
1) Linha Porto Alegre-Tutoia (contratual)	12
2) Linha Porto Alegre-Cabedelo (contratual)	12
3) Linha Porto Alegre-Tutoia (extraordinária)	16
4) Linha Porto Alegre-Cabedelo (extraordinária)	16
Total	56

Milhas navegadas e dias de viagem — Foram navegadas 259.807 milhas em 2.445 dias.

Consumos — Os consumos se computaram em 31.539.967 quilos de carvão, 4.413.058 quilos de óleo, 30.480 litros de lubrificantes e 4.471 quilos de estopa.

Transportes — Foram transportados 4.671.312 volumes, pesando inclusive a carga a granel, 298.978.160 quilos.

Receitas — Não sendo a Companhia subvencionada e não tendo conduzido em seus vapores nem passageiros nem animais, toda a sua renda proveio exclusivamente da carga transportada, sendo pois a receita de tráfego igual à de carga, no valor de 32.114:974$620.

Renda bruta total — Tambem foi de 32.114:974$620.

Despesas de custeio — As despesas de custeio chegaram a 21.288:557$610.

Saldo ou deficit — O saldo final de 10.826:417$010 assinala o ótimo estado em que se encontra a Companhia, tendo principalmente em vista que, durante o ano de 1938, estiveram apenas 8 vapores em tráfego.

Embora o número de viagens dessa Companhia tenha aumentado de 5,7 % e o número de milhas navegadas de 0,7 %, foi menor o consumo de carvão (-7,4%) e tambem menor o número de volumes transportados (-6,4%), bem como seu peso (-7,0%). Deminuindo o transporte de cargas, deminuiu tambem a sua receita de 3,6% e deminuindo o consumo de combustivel decresceram tambem em 7 % as despesas de custeio, redução esta que, em produção maior que a verificada na receita, produziu então um aumento na renda final de 4,1 %. Por esse estudo se verifica que embora a Companhia transportasse em seus vapores menor quantidade de carga a economia feita nas despesas proporcionou-lhe uma renda final maior que em 1937.

15) — EMPRESA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO HOEPCKE

O contrato da Empresa Nacional de Navegação Hoepcke celebrado em 21 de maio de 1910, por força do Decreto n. 7.954, de 14 de abril do mesmo ano, expirou em 10 de janeiro de 1933. Dessa data em diante, entretanto, continuou a Empresa a ter os seus serviços controlados por este Departamento, até que, por despacho de 3 de julho de 1937, o Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas deferiu um requerimento da mesma solicitando lhe fossem concedidas as regalias de paquete para seus vapores.

Vapores em tráfego — Teve a Empresa os seus tres vapores em tráfego.

Linhas navegadas — Foram mantidas as duas linhas constantes do seu programa aprovado pelo Governo e foram realizadas viagens extraordinárias e extracontratuais, distribuidas da seguinte maneira:

	Viagens
1) Linha Florianópolis-Laguna (contratual)	17
2) Linha Florianópolis-Rio de Janeiro (contratual)	47
3) Linha Florianópolis-Laguna (extraordinária)	10
4) Linha Florianópolis-Rio de Janeiro (extraordinária)	5
5) Linha Florianópolis-Santos (extracontratual)	3
Total	82

Milhas navegadas e dias de viagem — Foram navegadas 54.200 milhas em 749 dias.

Consumos — Consumiram-se durante o ano 5.734.583 quilos de carvão, 9.603 litros de lubrificantes e 1.667 quilos de estopa.

Transportes — Foram conduzidos 6.676 passageiros, sendo 3.144 de 1ª e 3.532 de 3ª classe e transportados 1.018.616 volumes, pesando 51.949.853 quilos.

Receitas — Atingiu a de passageiros 524:478$800 e a de cargas 4.927:460$700, num total de 5.451:939$500. A Empresa não é subvencionada.

Renda bruta total — Foi a mesma que a receita total, isto é, 5.451:939$500, por não receber a Empresa subvenção alguma.

Despesa de custeio — Ascenderam a 5.550:199$980.

Saldo ou deficit — A Empresa não teve saldo, apresentando um *deficit* final de 98:260$480.

Pelos números obtidos se observa que as condições da Empresa são precárias, apresentando um *deficit* volumoso.

O número de viagens deminuiu de 15,5% e em virtude talvez do aumento do número de milhas navegadas os consumos aumentaram de 0,1 % no carvão, 3,1 % no lubrificante e 18,5 % na estopa, aumentando assim a despesa de custeio de 7,2 %. O número de volumes transportados deminuiu de 1,9% e seu peso de 2,9%, sofrendo a receita correspondente uma redução de 4,8 %. A receita de passageiros deminuiu de 4,6%, pois o número de passageiros transportados foi menor de 10,7 %. Assim sendo, a renda bruta foi menor de 4,8 % em 1938. Reduzindo-se as receitas de tráfego e aumentando as despesas de custeio, como ficou dito, obtem-se um saldo negativo que excede em 188,0 % o de 1937.

16) — ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA

A estatística da Estrada de Ferro Santa Catarina é feita por gozarem os seus vapores das regalias de paquete.

Vapores em tráfego — Estiveram em tráfego um vapor, um rebocador e seis embarcações auxiliares.

Linhas navegadas — Manteve a Estrada de Ferro Santa Catarina uma única linha, entre Blumenau e Itajaí, tendo nela realizado 215 viagens.

Milhas navegadas e dias de viagem — Foram navegadas 15.324 milhas em 450 dias.

Consumos — Consumiram-se 2.974.602 quilos de lenha, 1.098 litros de lubrificantes e 196 quilos de estopa.

Transporte — Conduziu a Estrada 488 passageiros, 44 de 1ª e 444 de 2ª classe, e transportou 60.853 volumes pesando 18.472.544 quilos e ainda 3 animais.

Receitas — Só houve receita de tráfego visto como a Estrada não é subvencionada. Ela se parcelou do modo seguinte:

Passageiros	1:022$500
Cargas.	217:733$250
Animais	36$000
Diversos	2:660$500
Total.	221:452$250

Renda bruta total — Foi a mesma, isto é, 221:452$250.

Despesa de custeio — As despesas de custeio atingiram a réis... 296:497$582.

Saldo ou deficit — A Estrada apresentou um *deficit* de 75:045$332.

Pelos resultados obtidos se observa que a navegação, mantida por essa Estrada, é precária e que o *deficit* final foi devido exclusivamente ao aumento de 103,3 % na despesa de custeio, visto como a receita de cargas (que é a mais importante) aumentou de 46,6 % e a renda bruta elevou-se de 37,8 % sobre a de 1937. Por estas razões a Estrada apresentou um saldo negativo maior de 605,3 % sobre o pequeno saldo de 1937.

17) — COMPANHIA DE VIAÇÃO S. PAULO-MATO GROSSO

A Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso continuou os seus serviços em 1938, em virtude do contrato lavrado com o Governo, em 24 de março de 1933, por força do Decreto n. 22.366, de 17 de janeiro do mesmo ano.

Vapores em tráfego — Estiveram e mtráfego quatro vapores.

Linhas navegadas — Manteve a Companhia as tres linhas previstas no seu contrato, nelas realizando 85 viagens, distribuidas do seguinte modo:

	Viagens
1) Linha Ivinheima-Brilhante (Contratual).	12
2) Linha Japiá-Guaíra (contratual).	60
3) Linha Rio Pardo-Anhanduí (contratual)	13
Total.	85

Milhas navegadas e dias de viagem — Foram navegadas 30.761 milhas em 610 dias de viagem.

Consumos — Consumiram-se 3.530 quilos de óleo, 4.175.556 quilos de lenha, 6.022 litros de lubrificantes e 211 quilos de estopa.

Transportes — Foram conduzidos 816 passageiros, sendo que 362 de 1ª e 454 de 2ª classe, transportados 54.272 volumes pesando 2.131.925 quilos.

Receita:

a) — *de tráfego* — As receitas de tráfego ascenderam a 56:413$900 de passageiros, 149:029$200 de cargas e 177:046$900 de diversos, num total de 382:490$000.

b) — *subvenção* — Recebeu a Companhia 150:000$000 de subvenção.

Renda bruta total — A renda bruta foi de 532:490$000.

Despesa de custeio — As despesas de custeio atingiram o valor de 490:363$900.

Saldo ou deficit — O tráfego deu um *deficit* de 107:873$900, havendo todavia um saldo final de 42:126$100, graças ao auxílio da subvenção, donde se conclue que, sem ela, a Companhia não poderia subsistir.

Pelos resultados obtidos se verifica que pioraram as condições da Companhia em 1938 e que ao aumento de 21,5 %, verificado nas despesas de custeio, se deve a redução do saldo final, pois que todas as receitas aumentaram, só deminuindo a de passagens. Essa deminuiu de 19,0 %, a de carga aumentou de 51,8 %, a de diversos aumentou de 9,5 %, produzindo uma receita total maior de 16,1 %. A subvenção teve um pequeno aumento de 0,6 % e a renda bruta foi tambem maior (11,3 %). O aumento das despesas de custeio foi a causa, como ficou dito, da redução de 43,7 % na renda final e o aumento de 45,4 % no *deficit* do tráfego.

MOVIMENTO GERAL DAS COMPANHIAS FISCALIZADAS, DURANTE O ANO DE 1938

NÚMERO DE ORDEM	COMPANHIAS	TONELAGEM DE CARGA OFERECIDA	VIAGENS		
			Número	Dias	Milhas navegadas
1	The Amazon River Steam Navig. Co. (1911) Ltd	66.245	195	5.434	411.410
2	Navegação do Alto Tapajós	156	12	279	7.500
3	Navegação dos Autazes	2.400	24	149	15.600
4	Empresa de Navegação Araguaia-Tocantins Ltda	5.690	82	1.877	96.892
5	Empresa de Navegação dos Rios Mamoré e Guaporé	1.328	24	475	23.304
6	Empresa de Navegação São Luiz	17.409	216	1.420	65.096
7	Empresa de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco	6.940	52	208	10.712
8	Empresa de Viação Baiana do São Francisco	6.369	109	2.199	103.316
9	Navegação Mineira do São Francisco	8.408	133	2.307	106.376
10	Loide Brasileiro (Patrimônio Nacional)	1.405.923	433	14.415	1.612.472
11	Companhia Comércio e Navegação	617.573	216	5.677	600.821
12	Sociedade Anônima Loide Nacional	365.530	227	5.751	522.484
13	Companhia Nacional de Navegação Costeira	357.066	147	4.515	625.504
14	Companhia de Viação São Paulo — Mato Grosso	3.509	85	610	30.761
15	Estrada de Ferro Santa Catarina	23.440	215	450	15.324
16	Empresa Nacional de Navegação Hoepcke	31.040	82	749	54.200
17	Companhia Carbonífera Rio Grandense	281.310	56	2.445	259.807
	Totais	3.200.327	2.308	48.960	4.561.579

MOVIMENTO GERAL DAS COMPANHIAS FISCALIZADAS, DURANTE O ANO DE 1938

(Continuação)

NÚMERO DE ORDEM	COMPANHIAS	CONSUMOS				
		COMBUSTÍVEIS			LUBRIFICANTES	ESTOPA
		Carvão	Lenha	Óleo		
1	The Amazon River Steam Navig. Co. (1911) Ltd.....	1.279.210	191.035.030	—	15.052	808
2	Navegação do Alto Tapajós.....	—	—	17.760	2.421	12
3	Navegação dos Autazes	—	2.403.000	—	1.125	24
4	Empresa de Navegação Araguaia - Tocantins Ltda.....	—	1.038.178	190.844	9.873	1.214
5	Empresa de Navegação dos Rios Mamoré e Guaporé.....	—	1.459.100	6.560	1.868	64
6	Empresa de Navegação São Luiz.....	—	—	240.589	9.332	513
7	Empresa de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco.....	—	2.572.724	—	1.040	622
8	Empresa de Viação Baiana do S. Franc.	—	14.813.838	—	20.019	904
9	Navegação Mineira do São Francisco.....	—	8.888.800	—	5.650	518
10	Loide Brasileiro (Patrimônio Nacional).....	238.884.737	—	60.137.681	406.223	12.720
11	Companhia Comércio e Navegação.....	63.594.546	—	3.895.570	61.627	6.364
12	Sociedade Anônima Loide Nacional.....	43.712.792	—	7.766.294	198.398	10.841
13	Companhia Nacional de Navegação Costeira..	56.043.000	—	33.986.414	207.926	9.983
14	Companhia de Viação São Paulo — Mato Grosso.....	—	4.175.556	3.530	6.022	211
15	Estrada de Ferro Santa Catarina.....	—	2.974.602	—	1.098	196
16	Empresa Nacional de Navegação Hoepcke.	5.734.583	—	—	9.603	1.667
17	Companhia Carbonífera Rio Grandense.....	31.539.967	—	4.413.058	30.480	1.471
	Totais.....	440.788.835	229.360.828	110.658.300	987.757	51.162

MOVIMENTO GERAL DAS COMPANHIAS FISCALIZADAS, DURANTE O ANO DE 1938

(Continuação)

NÚMERO DE ORDEM	COMPANHIAS	TRANSPORTES			
		PASSAGEIROS			
		1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	Total
1	The Amazon Steam Navig. Co. (1911) Ltd...	14.762	—	15.002	29.764
2	Navegação do Alto Tapajós.....	—	—	—	—
3	Navegação dos Autazes.....	940	—	608	1.548
4	Empresa de Navegação Araguaia-Tocantins Ltda.....	3.746	—	1.119	4.865
5	Empresa de Navegação dos Rios Mamoré e Guaporé.....	189	—	274	463
6	Empresa de Navegação São Luiz.....	5.531	—	—	5.531
7	Empresa de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco.....	2.514	—	5.351	7.865
8	Empresa de Viação Baiana do São Francisco..	5.915	5.010	—	10.925
9	Navegação Mineira do São Francisco.....	5.030	5.141	—	10.171
10	Loide Brasileiro (Patrimônio Nacional).....	42.531	1.554	48.667	92.752
11	Companhia Comércio e Navegação.....	—	—	—	—
12	Sociedade Anônima Loide Nacional.....	11.215	—	—	11.215
13	Companhia Nacional de Navegação Costeira.	49.066	4.465	31.654	85.185
14	Companhia de Viação São Paulo — Mato Grosso.....	362	454	—	816
15	Estrada de Ferro Santa Catarina.....	44	444	—	488
16	Empresa Nacional de Navegação Hoepcke....	3.144	—	3.532	6.676
17	Companhia Carbonífera Rio Grandense.....	—	—	—	—
	Totais.....	144.989	17.068	106.207	268.264

MOVIMENTO GERAL DAS COMPANHIAS FISCALIZADAS, DURANTE O ANO DE 1938

(Continuação)

NÚMERO DE ORDEM	COMPANHIAS	TRANSPORTES		
		ANIMAIS	CARGAS	
			Números em volumes	Peso em quilos
1	The Amazon River Steam Navig. Co. (1911) Ltd.	2.100	1.875.241	81.411.965
2	Navegação do Alto Tapajós	—	6.695	219.995
3	Navegação dos Autazes	276	6.859	423.399
4	Empresa de Navegação Araguaia-Tocantins Ltda.	—	91.914	3.944.520
5	Empresa de Navegação dos Rios Mamoré e Guaporé	7	12.090	557.343
6	Empresa de Navegação São Luiz	—	246.479	15.337.989
7	Empresa de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco	—	2.290	125.780
8	Empresa de Viação Baiana do São Francisco	100	231.673	9.879.607
9	Navegação Mineira do São Francisco	—	324.477	13.699.648
10	Loide Brasileiro (Patrimônio Nacional)	—	18.946.306	1.065.869.018
11	Companhia Comércio e Navegação	763	5.881.944	505.520.870
12	Sociedade Anônima Loide Nacional	—	5.792.018	437.185.132
13	Companhia Nacional de Navegação Costeira	140	7.064.552	402.966.695
14	Companhia de Viação São Paulo — Mato Grosso	—	54.272	2.131.925
15	Estrada de Ferro Santa Catarina	3	60.853	18.472.544
16	Empresa Nacional de Navegação Hoepcke	—	1.018.616	51.949.853
17	Companhia Carbonífera Rio Grandense	—	4.671.312	298.978.160
	Totais	3.389	46.287.591	2.908.741.443

MOVIMENTO GERAL DAS COMPANHIAS FISCALIZADAS, DURANTE O ANO DE 1938

(Continuação)

NÚMERO DE ORDEM	COMPANHIAS	RECEITAS DE TRÁFEGO		
		Passageiros	Cargas	Animais
1	The Amazon River Steam Navig. Co. (1911) Ltd.	1.654 :264$150	5.583 :668$900	38 :087$600
2	Navegação do Alto Tapajós	—	62 :262$910	—
3	Navegação dos Autazes	11 :696$000	12 :905$9810	3 :437$000
4	Empresa de Navegação Araguaia-Tocantins Ltda.	169 :120$600	616 :875$500	—
5	Empresa de Navegação dos Rios Mamoré e Guaporé	30 :797$300	55 :584$600	236 :600
6	Empresa de Navegação São Luiz	174 :228$650	996 :094$400	—
7	Empresa de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco	27 :069$300	1 :474$100	—
8	Empresa de Viação Baiana do São Francisco	518 :459$400	843 :271$200	1 :270$800
9	Navegação Mineira do São Francisco	488 :336$400	1.018 :278$400	—
10	Loide Brasileiro (Patrimônio Nacional)	19.655 :448$100	118.885 :708$200	—
11	Companhia Comércio e Navegação	—	39.549 :386$450	125 :270$000
12	Sociedade Anônima Loide Nacional	2.662 :132$600	51.613 :411$770	—
13	Companhia Nacional de Navegação Costeira	15.636 :486$100	46.003 :578$684	8 :465$900
14	Companhia de Viação São Paulo — Mato Grosso	56 :413$900	149 :029$200	—
15	Estrada de Ferro Santa Catarina	1 :022$500	217 :733$250	36$000
16	Empresa Nacional de Navegação Hoepcke	524 :478$800	4.927 :460$700	—
17	Companhia Carbonífera Rio Grandense	—	32.114 :974$620	—
	Totais	41.609 :953$800	302.651 :698$694	176 :803$900

MOVIMENTO GERAL DAS COMPANHIAS FISCALIZADAS, DURANTE O ANO DE 1938

(Continuação)

NÚMERO DE ORDEM	COMPANHIAS	RECEITAS		
		DE TRÁFEGO		QUOTAS DE SUBVENÇÃO (B)
		Diversas	Total (A)	
1	The Amazon River Steam Navig. Co. (1911) Ltd.....	145 :278$400	7.421 :299$050	4.475 :700$000
2	Navegação do Alto Tapajós..	—	62 :262$910	36 :000$000
3	Navegação dos Autazes.....	7 :675$000	35 :713$810	96 :000$000
4	Empresa de Navegação Araguaia-Tocantins Ltda.....	11 :534$400	797 :530$500	286 :702$000
5	Empresa de Navegação dos Rios Mamoré e Guaporé.....	3 :609$400	90 :227$900	287 :500$000
6	Empresa de Navegação São Luiz.....	1 :062$300	1.171 :385$350	327 :916$400
7	Empresa de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco.	899$400	29 :442$800	99 :996$520
8	Empresa de Viação Baiana do São Francisco.....	1 :228$400	1.364 :229$800	385 :912$000
9	Navegação Mineira do São Francisco.....	—	1.506 :614$800	264 :288$000
10	Loide Brasileiro (Patrimônio Nacional).....	15.644 :193$600	154.185 :349$900	40.000 :000$000
11	Companhia Comércio e Navegação.....	—	39.674 :656$450	—
12	Sociedade Anônima Loide Nacional.....	404 :925$050	54.680 :469$420	—
13	Companhia Nacional de Navegação Costeira.....	11.256 :614$949	72.905 :145$633	6.506 :533$410
14	Companhia de Viação São Paulo — Mato Grosso.....	177 :046$900	382 :490$000	150 :000$000
15	Estrada de Ferro Santa Catarina.....	2 :660$500	221 :451$250	—
16	Empresa Nacional de Navegação Hoepcke.....	—	5.452 :939$500	—
17	Companhia Carbonífera Rio Grandense.....	—	32.114 :974$620	
	Totais.....	27.656 :728$299	372.095 :184$693	52.916 :548$330

MOVIMENTO GERAL DAS COMPANHIAS FISCALIZADAS, DURANTE O ANO DE 1938

(Continuação)

NÚMERO DE ORDEM	COMPANHIAS	RENDA BRUTA — TOTAL (C = A + B)	DESPESAS DE CUSTEIO (D)
1	The Amazon River Steam Navig. Co. (1911) Ltd	11.896 :999$050	7.574 :125$880
2	Navegação do Alto Tapajós	98 :262$910	105 :902$310
3	Navegação dos Autazes	131 :713$810	108 :355$300
4	Empresa de Navegação Araguaia-Tocantins Ltda	1.084 :232$500	908 :390$700
5	Empresa de Navegação dos Rios Mamoré e Guaporé	377 :727$900	226 :219$000
6	Empresa de Navegação São Luiz	1.499 :301$750	678 :709$700
7	Empresa de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco	129 :439$320	122 :893$900
8	Empresa de Viação Baiana do São Francisco	1.750 :141$800	1.118 :974$800
9	Navegação Mineira do São Francisco	1.770 :902$800	1.143 :813$000
10	Loide Brasileiro (Patrimônio Nacional)	194.185 :349$900	126.949 :213$100
11	Companhia Comércio e Navegação	39.674 :656$450	19.615 :593$460
12	Sociedade Anônima Loide Nacional	54.680 :469$420	42.365 :980$783
13	Companhia Nacional de Navegação Costeira	79.411 :679$043	55.389 :539$115
14	Companhia de Viação São Paulo — Mato Grosso	532 :490$000	490 :363$900
15	Estrada de Ferro Santa Catarina	221 :451$250	296 :497$582
16	Empresa Nacional de Navegação Hoepcke	5.452 :939$500	5.550 :199$980
17	Companhia Carbonífera Rio Grandense	32.114 :974$620	21.288 :557$610
	Totais	425.011 :733$023	283.933 :330$120

MOVIMENTO GERAL DAS COMPANHIAS FISCALIZADAS, DURANTE O ANO DE 1938

(Conclusão)

NÚMERO DE ORDEM	COMPANHIAS	SALDO OU DEFICIT			
		DE TRÁFEGO (A-D)		FINAL (C-D)	
1	The Amazon River Steam Navig. Co. (1911) Ltd.	—	152:826$830	+	4.322:873$170
2	Navegação do Alto Tapajós	—	43:639$400	—	7:639$400
3	Navegação dos Autazes	—	72:641$490	+	23:358$510
4	Empresa de Navegação Araguaia-Tocantins Ltda.	—	110:860$200	+	175:841$800
5	Empresa de Navegação dos Rios Mamoré e Guaporé	—	135:991$100	+	151:508$900
6	Empresa de Navegação São Luiz	+	492:675$650	+	820:592$050
7	Empresa de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco	—	93:451$100	+	6:545$420
8	Empresa de Viação Baiana do São Francisco	+	245:255$000	+	631:167$000
9	Navegação Mineira do São Francisco	+	362:801$800	+	627:089$800
10	Loide Brasileiro (Patrimônio Nacional)	+	27.236:136$800	+	67.236:136$800
11	Companhia Comércio e Navegação	+	20.059:062$990	+	20.059:062$990
12	Sociedade Anônima Loide Nacional	+	12.314:488$637	+	12.314:488$637
13	Companhia Nacional de Navegação Costeira	+	17.515:606$518	+	24.022:139$928
14	Companhia de Viação São Paulo — Mato Grosso	—	107:873$900	+	42:126$100
15	Estrada de Ferro Santa Catarina	—	75:045$332	—	75:045$332
16	Empresa Nacional de Navegação Hoepcke	—	98:260$480	—	98:260$480
17	Companhia Carbonífera Rio Grandense	+	10.826:417$010	+	10.826:417$010
	Totais	+	88.161:854$573	+	141.078:402$903

Movimento geral do tráfego de todas as companhias, no ano de 1938

ESPECIFICAÇÕES	VALORES
Vapores em tráfego	202
Tonelagem de carga oferecida	3.200.327
Viagens:	
Número	2.308
Dias	48.960
Milhas navegadas	4.561.579
Consumos:	
Combustiveis:	
Carvão	440.788.835
Lenha	229.360.828
Óleo	110.658.300
Lubrificantes	987.757
Estopa	51.162
Transportes:	
Passageiros:	
1ª. classe	144.989
2ª classe	17.068
3ª. classe	106.207
Total	268.264
Animais	3.389
Cargas:	
Número de volumes	46.287.591
Peso em quilos	2.908.744.443
Receitas:	
De tráfego:	
Passageiros	41.609:953$800
Cargas	302.651:698$694
Animais	176:803$900
Diversas	27.656:728$299
Total (A)	372.095:184$693
Quota de subvenção (B)	52.916:548$330
Renda bruta total (C=A+B)	425.011:733$023
Despesas de custeio (D)	283.933:330$120
Saldo ou déficit:	
De tráfego (A-D)	+ 88.161:854$573
Final (C-D)	+ 141.078:402$903

Coeficientes do tráfego, por viagem e por milha, de todas as companhias durante o ano de 1938

ESPECIFICAÇÕES	POR VIAGEM	POR MILHA
Consumos:		
Combustíveis:		
Carvão	191.065,8	96,631
Lenha	99.419,5	50,281
Ólco	47.966,3	24,259
Lubrificantes	428,1	0,216
Estopa	22,2	0,011
Transportes:		
Passageiros	116,3	0,059
Animais	1,5	0,001
Cargas:		
Número de volumes	20.064,0	10,147
Peso em quilos	1.260,834,1	637,662
Receitas:		
De tráfego:		
Passageiros	18:036$391	9$122
Cargas	131:188$825	66$348
Animais	76$638	$039
Diversas	11:988$179	6$063
Total (A)	161:289$633	81$572
Renda bruta total (inclusive subv.) (B)	184:227$019	93$172
Despesas de custeio (C)	123:074$698	62$245
Saldo ou déficit:		
De tráfego (A-C)	+ 38:214$935	+ 19$327
Final (B-C)	+ 61:152$321	+ 30$927

Quadro comparativo do movimento geral do tráfego de todas as companhias, no biênio de 1937-1938

ESPECIFICAÇÕES	1937	1938	AUMENTO OU DIFERENÇA	
			EM QUANTIDADE	EM PERCENTAGEM
Viagens:				
Número	2.927	2.308	— 619	— 21,1
Dias	48.437	48.960	+ 523	+ 1,1
Milhas navegadas	4.353.429	4.561.579	+ 208.150	+ 4,8
Consumos:				
Combustíveis:				
Carvão	452.390.181	440.788.835	— 11.601.346	— 2,6
Lenha	223.868.168	229.360.828	+ 5.492.660	+ 2,4
Oleo	100.613.988	110.658.390	+ 10.044.312	+ 10,0
Lubrificantes	799.255	987.757	+ 188.502	+ 23,6
Estopa	51.295	51.162	— 133	— 0,2
Transportes:				
Passageiros	482.828	268.264	— 214.561	— 44,4
Animais	3.396	3.389	— 7	— 0,2
Cargas:				
Número de volumes	46.612.593	46.287.591	— 325.002	— 0,7
Peso em quilos	2.934.480.362	2.908.744.443	— 25.735.919	— 0,9
Receitas:				
De tráfego:				
Passageiros	40.759:538$099	41.609:953$800	+ 850:415$701	+ 2,1
Cargas	295.495:508$465	302.651:698$694	+ 7.156:190$229	+ 2,4
Animais	198:008$500	176:803$900	— 21:201$600	— 10,7
Diversas	26.435:708$185	27.656:728$299	+ 1.221:020$114	+ 4,6
Total (A)	362.888:763$249	372.095:184$693	+ 9.206:421$444	+ 2,5
Quota de subvenção (B)	31.536:714$931	52.916:548$330	+ 21.379:833$399	+ 67,8
Renda bruta total (C-=A+B)	394.425:478$180	425.011:733$023	+ 30.586:254$843	+ 7,7
Despesas de custeio (D)	268.762:095$396	283.933:330$120	+ 15.171:234$724	+ 5,6
Saldo ou déficit:				
De tráfego (A-D)	+ 94.126:667$853	+ 88.161:854$573	— 5.964:813$280	— 6,3
Final (C-D)	+ 125.663:382$784	+ 141.078:402$903	+ 15.415:020$119	+ 12,3

Quadro comparativo do movimento de tráfego no biênio 1937 - 1938 (*)

ESPECIFICAÇÕES	1937	1938	AUMENTO OU DIFERENÇA EM QUANTIDADE	AUMENTO OU DIFERENÇA EM PERCENTAGEM
Viagens:				
Número	2.132	2.308	+ 176	+ 8,2
Dias	46.514	46.960	+ 2.446	+ 5,2
Milhas navegadas	4.282.611	4.561.579	+ 278.968	+ 6,5
Consumos:				
Combustíveis:				
Carvão	450.571.981	440.788.835	— 9.783.146	— 2,1
Lenha	206.280.868	229.360.828	+ 23.079.960	+ 11,2
Óleo	100.613.988	110.658.300	+ 10.044.312	+ 10,0
Lubrificantes	793.892	987.757	+ 193.865	+ 24,4
Estopa	50.656	51.162	+ 506	+ 1,0
Transporte:				
Passageiros	286.212	268.264	— 17.948	— 6,3
Animais	3.396	3.389	— 7	— 0,2
Cargas:				
Número de volumes	46.251.087	46.287.591	+ 36.504	+ 0,1
Peso em quilos	2.912.440.971	2.908.744.443	— 3.696.528	— 0.1
Receitas:				
De tráfego:				
Passageiros	39.436.411$699	41.609:953$800	+ 2.173:542$101	+ 5,5
Cargas	294.713:483$165	302.651:698$694	+ 7.938:215$529	+ 2,7
Animais	198:008$500	176:803$900	— 21:204$600	— 10,7
Diversas	26.435:708$185	27.656:728$299	+ 1.221:020$114	+ 4,6
Total(A)	360.783:611$549	372.095:184$693	+ 11.311:573$144	+ 3,1
Quota de subvenção (B)	31.036:715$111	52.916.548$330	+ 21.879:833$219	+ 70,5
Renda bruta total (C=A+B)	391.820:326$660	425.011:733$023	+ 33.191:406$363	+ 8,5
Despesas de custeio (D)	266.726:790$722	283.933:330$120	+ 17.206:539$398	+ 6,4
Saldo ou deficit:				
De tráfego (A—D)	+ 94.056:820$827	+ 88.161:854$573	— 5.894:966$254	— 6,3
Final (C—D)	+ 125.093:535$938	+ 141.078:402$903	+ 15.984:866$965	+ 12,8

(*) Neste quadro estão compreendidas somente as 17 Companhias estudadas por este Departamento, nos anos de 1937 e 1938.

Movimento geral das companhias fiscalizadas, no decênio 1929 - 1938

ANOS	VIAGENS			CONSUMOS				
				COMBUSTÍVEIS			LUBRIFICANTES	ESTOPA
	NÚMERO	DIAS	MILHAS NAVEGADAS	Carvão	Lenha	Óleo		
1929	2.179	47.771	4.527.077	505.262.662	175.231.886	87.493.596	1.146.199	85.428
1930	2.120	44.347	4.304.871	504.137.171	150.582.469	51.542.357	1.018.194	75.636
1931	1.944	41.173	4.273.375	461.160.838	122.147.428	96.684.660	931.223	64.148
1932	1.669	36.523	3.444.536	399.498.301	177.760.604	82.605.604	768.951	50.239
1933	1.805	38.525	3.673.950	426.308.069	134.366.646	90.225.470	742.409	56.213
1934	1.811	38.376	3.553.925	387.022.020	142.190.523	99.558.437	770.310	53.069
1935	1.738	37.106	3.428.489	384.028.478	141.880.974	84.314.927	699.394	46.160
1936	1.985	41.003	3.968.274	418.379.356	170.207.181	109.241.837	838.369	49.186
1937	2.927 1/4	48.437	4.353.429	452.390.181	223.868.168	100.613.988	799.255	51.295
1938	2.307	48.960	4.561.579	440.788.835	229.360.828	110.658.300	987.757	51.162

Movimento geral das companhias fiscalizadas, no decênio 1929 - 1938
(Continuação)

ANOS	TRANSPORTE			
	PASSAGEIROS	ANIMAIS	CARGAS	
			N. volumes	Peso em quilos
1929	318.177	7.053	41.613.429	2.444.567.983
1930	272.768	5.224	35.185.854	2.065.664.681
1931	246.276	3.693	36.618.290	2.412.697.540
1932	245.578	1.524	32.719.674	1.943.031.458
1933	232.930	3.149	30.950.951	2.022.979.877
1934	243.708	2.617	36.717.742	2.233.593.967
1935	216.312	3.512	33.484.706	2.223.566.335
1936	252.551	5.106	40.532.666	2.537.638.261
1937	482.828	3.396	46.612.593	2.934.480.362
1938	268.264	3.389	46.287.591	2.908.744.443

Movimento geral das companhias fiscalizadas, no decênio 1929 - 1938
(Continuação)

ANOS	RECEITAS					
	DE TRÁFEGO					QUOTAS DE SUBVENÇÃO (B)
	Passageiros	Cargas	Animais	Diversas	Total (A)	
1929	32.033 :549$793	174.278 :304$470	183 :828$903	9.308 :236$267	215.803 :919$433	27.959 :204$588
1930	26.172 :296$961	142.634 :360$695	189 :452$540	9.316 :490$199	178.232 :600$395	26.268 :168$276
1931	27.114 :682$267	177.092 :914$261	83 :127$649	9.149 :127$756	213.439 :851$933	29.956 :894$371
1932	25.556 :534$009	133.343 :659$898	37 :873$957	11.914 :750$050	170.852 :817$914	27.957 :210$256
1933	25.843 :629$004	134.576 :672$041	72 :603$670	11.258 :575$583	171.751 :481$098	29.322 :722$394
1934	27.097 :926$476	143.020 :340$658	45 :933$000	14.369 :678$690	182.533 :878$824	29.698 :763$382
1935	31.446 :800$166	200.865 :269$178	95 :947$250	19.019 :679$127	251.427 :495$721	25.669 :983$920
1936	55.288 :553$219	238.379 :659$403	222 :104$800	24.664 :854$061	298.545 :171$483	23.905 :443$832
1937	40.759 :538$099	295.495 :508$465	198 :008$500	26.435 :708$185	262.888 :763$249	31.536 :714$931
1938	41.609 :953$800	302.651 :698$694	176 :803$900	27.656 :728$299	372.095 :184$693	52.916 :548$330

Movimento geral das companhias fiscalizadas, no decênio 1929 - 1938

(Conclusão)

ANOS	RENDA BRUTA TOTAL (C = A + B)	DESPESAS DE CUSTEIO (D)	SALDO OU DÉFICIT	
			DE TRÁFEGO (A — D)	FINAL (C — D)
1929	243.763:124$021	183.992:456$058	+ 31.311:463$375	+ 59.770:667$968
1930	204.500:768$671	164.994:222$651	+ 13.238:377$744	+ 39.506:542$020
1931	243.396:773$304	179.971:241$136	+ 33.468:610$797	+ 63.425:532$168
1932	198.810:028$170	146.777:051$321	+ 24.075:766$593	+ 52.032:976$849
1933	201.074:203$592	163.147:569$930	+ 8.603:911$168	+ 38.362:172$322
1934	214.232:642$206	163.297:716$584	+ 19.256:162$240	+ 50.934:925$622
1935	277.097:479$641	197.507:519$140	+ 53.919:976$581	+ 79.589:960$501
1936	327.450:615$315	226.934:558$444	+ 71.610:613$039	+ 100.516:056$871
1937	394.425:478$180	268.762:095$396	+ 94.126:667$853	+ 125.663:382$784
1938	425.011:733$023	283:933:330$120	+ 88.161:854$573	+ 141.073:402$903

QUADRO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE CARGA

COMPANHIAS NACIONAIS DE NAVEGAÇÃO NOS

ESTADOS — PORTOS	LOIDE BRASILEIRO (Patrimônio nacional)		COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA	
	PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA
Territorio do Acre				
Xapurí				
Export.....	—	—	—	—
Import.....	3.000	1:100$300	—	—
Rio Branco:				
Export.....	—	—	—	—
Import.....	—	—	—	—
Acre				
Export.....	—	—	—	—
Import.....	—	—	—	—
Seabras				
Export.....	—	—	—	—
Import.....	4.800	2:011$800	—	—
Pôrto do Acre				
Export.....	—	—	—	—
Import.....	—	—	—	—
Totais — Export.....	—	—	—	—
Totais — Import	7.800	3:112$100	—	—
Amazonas				
Boca do Acre				
Export.....	—	—	—	—
Import.....	—	—	—	—
P. do Amazonas				
Export.....	—	—	—	—
Import.....	—	—	—	—
S. M. dos Macacos				
Export.....	—	—	—	—
Import.....	—	—	—	—
Manáus				
Export.....	7.034.912	1.185:158$800	—	—
Import.....	25.139.356	4.136:962$400	7.328.193	1.670:842$700
Pôrto Velho				
Export.....	—	—	—	—
Import.....	—	—	—	—

EXPORTADA E IMPORTADA PELAS CINCO PRINCIPAIS PORTOS BRASILEIROS DURANTE O ANO DE 1938

COMPANHIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO		SOCIEDADE ANÔNIMA LOIDE NACIONAL		CIA. CARBONÍFERA RIOGRANDENSE	
PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA
—	—	—	—	—	—
9.016	3 :746$300	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
60.181	17 :386$000	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
69.197	21 :132$300	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
17.015	2 :786$000	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	55.065	93.222$600	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
599.470	179 :129$000	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
1.207	603$000	—	—	—	—

QUADRO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE CARGA COMPANHIAS NACIONAIS DE NAVEGAÇÃO NOS

(Conti

ESTADOS — PORTOS	LOIDE BRASILEIRO (Patrimônio nacional)		COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA	
	PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA
Itacoatiara:				
Export.....	2.889.390	289:969$900	—	—
Import.....	1.028.405	133:939$300	—	—
Aramandoba:				
Export.....	—	—	—	—
Import.....	—	—	—	—
Parintins:				
Export.....	214.510	26:974$000	—	—
Import.....	812.724	109:124$200	—	—
Codajaz:				
Export.....	—	—	—	—
Import.....	—	—	—	—
Totais — Export.....	10.138.812	1.502:102$700	—	—
Totais — Import.....	26.980.485	4.380:025$900	7.328.193	1.670:842$700
Pará				
Óbidos:				
Export.....	117.818	16:376$200	—	—
Import.....	689.135	108:270$500	—	—
Alenquer				
Export.....	—	—	—	—
Import.....	10.500	2:016$400	—	—
Santarem				
Export.....	517.064	67:672$900	—	—
Import.....	2.124.992	319:235$400	—	—
Monte Alegre				
Export.....	—	—	—	—
Import.....	—	—	—	—
Breves				
Export.....	—	—	—	—
Import.....	—	—	—	—
Belem				
Export.....	25.376.960	2.709:790$600	20.208.073	2.135:666$200
Import.....	16.335.446	2.586:376$400	25.489.988	4.466:497$400

EXPORTADA E IMPORTADA PELAS CINCO PRINCIPAIS PORTOS BRASILEIROS DURANTE O ANO DE 1938

nuação)

COMPANHIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO		SOCIEDADE ANÔNIMA LOIDE NACIONAL		COMPANHIA CARBONÍFERA RIOGRANDENSE	
PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA
—	—	—	—	—	—
23.537	10:244$500	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
10.750	4:593$800	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
651.979	197:356$900	555.065	93:222$600	—	—
—	—	—	—	—	—
4.132	1:910$000	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
2.160	468$700	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
41.315	9:857$500	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
14.137.499	1.161:906$900	17.133.841	1.595:208$600	—	—
12 087.088	1.545:556$500	4.736.955	587:835$200	—	—

1693

14

QUADRO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE CARGA COMPANHIAS NACIONAIS DE NAVEGAÇÃO NOS

(Conti

ESTADOS — PORTOS	LOIDE BRASILEIRO (patrimônio nacional)		COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA	
	PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QIULOS	RECEITA
Antonio Lemos:				
Export.....	11.047	764$000	—	—
Import.....	8.817	359$000	—	—
Totais — Export.....	26.022.889	2.794 :603$700	20.208.073	2.135 :666$200
Totais — Import.....	19.168.890	3.016 :257$700	25.489.988	4.466 :497$400
Maranhão				
São Luiz:				
Export.....	7.918.624	1.138 :875$900	7.169.323	627 :801$800
Import.....	8.690.106	1.379.808$500	8.116.712	1.470 :969$800
Tutoia:				
Export.....	—	—	—	—
Import.....	230.889	45 :092$400	—	—
Chaval;				
Export.....	—	—	—	—
Import.....	—	—	—	—
Totais — Export.....	7.918.624	1.138 :875$900	7.169.323	627 :801$800
Totais — Import.....	8.920.995	1.424 :900$900	8.116.712	1.470 :969$800
Piauí				
Amarração:				
Export.....	—	—	—	—
Import.....	1.936	327$500	—	—
Parnaiba:				
Export.....	689.154	94 :546$900	—	—
Import.....	2.032.118	445 :991$500	—	—
Totais — Export.....	689.154	94 :546$900	—	—
Totais — Import.....	2.034.054	446 :319$000	—	—
Ceará				
Camocim:				
Export.....	2.466.503	247 :655$700	—	—
Import.....	840.757	135 :381$400	—	—
Fortaleza :				
Export.....	7.125.146	969 :082$800	1.733.523	375 :076$300
Import.....	19.302.301	2.477 :931$050	20.332.895	3.049 :562$900

EXPORTADA E IMPORTADA PELAS CINCO PRINCIPAIS PORTOS BRASILEIROS DURANTE O ANO DE 1938

nuação)

COMPANHIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO		SOCIEDADE ANÔNIMA LOIDE NACIONAL		COMPANHIA CARBONÍFERA RIOGRANDENSE	
PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
14.137.499	1.161:906$900	17.133.841	1.595:208$600	—	—
12.134.695	1.557:792$700	4.736.955	587:835$200	—	—
5.693.973	542:453$800	170.479	18:980$500	—	—
6.152.276	835:905$200	3.603.046	340:609$500	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
5.693.973	542:453$800	1.753.079	142:200$300	—	—
6.152.276	835:905$200	3.603.046	340:609$500	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	2.786.044	331:464$600
81.182	16:497$300	—	—	9.109.141	1.543:607$000
—	—	—	—	2.786.044	331:464$600
81.182	16:497$300	—	—	9.109.141	1.543:607$000
540	334$900	963:588	97:294$700	—	—
554.659	63:551$400	2.659.699	339:661$900	—	—
5.658.722	458:985$800	2.578.191	279:811$000	3.609.562	365:626$800
19.745.190	1.959:569$900	10.607.260	1.189:206$800	8.443.461	962:986$800

QUADRO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE CARGA COMPANHIAS NACIONAIS DE NAVEGAÇÃO NOS

(Conti

ESTADOS — PORTOS	LOIDE BRASILEIRO (Patrimônio nacional)		COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA	
	PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA
Aracatí:				
Export.	7.459.483	25.517$800	—	—
Import.	1.622.476	160:719$500	—	—
Totais — Export.	17.051.132	2.142:256$300	1.733.523	375:076$300
Totais — Import.	21.765.536	2.774:031$950	20.332.895	3.049:562$900
Rio G. do Norte				
Areia Branca:				
Export.	11.969.472	1.361:335$900	—	—
Import.	2.460.131	293:826$900	—	—
Mossoró:				
Export.	—	—	1.198.067	135:518$400
Import.	10.696	2:484$300	5.243.698	558:497$400
Macau:				
Export.	11.416.021	1.366:867$800	11.704.555	1.301:305$300
Import.	997.871	111:355$800	2.096:360	139:083$700
Natal:				—
Export.	3.102.162	549:795$800	1.601.670	254:104$400
Impot.	6.943.856	1.018:123$100	4.151.710	532:814$000
Totais — Export.	26.487.655	3.277:999$500	14.504.292	1.690:928$100
Totais — Export.	10.412.554	1.425:790$100	11.491.668	1.230:396$100
Paraiba				
Cabedelo:				
Export.	9.369.381	1.394:063$800	2.015.602	335:130$500
Import.	3.937.857	594.061$000	4.454.891	624:565$100
João Pessôa:				
Export.	4.284.848	565:102$800	—	—
Import.	892.254	152:768$900	—	—
Totais — Export.	13.654.229	1.959.166$600	2.015.602	335:130$500
Totais — Import.	4.830.111	746:829$900	4.454:891	624:465$100
Pernambuco				
Recife:				
Export.	98.999.472	11.043:483$900	52.773.806	5.788:610$100
Import.	36.280.170	4.693:472$800	30.254.338	3.922:386$100

EXPORTADA E IMPORTADA PELAS CINCO PRINCIPAIS PORTOS BRASILEIROS DURANTE O ANO DE 1938

nuação)

COMPANHIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO		SOCIEDADE ANÔNIMA LOIDE NACIONAL		COMPANHIA CARBONÍFERA RIOGRANDENSE	
PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA
6.700	—	1.550.551	191:575$700	—	—
123.538	13:479$700	1.160.755	115:164$300	—	—
5.665.962	459:320$700	5.092.330	568:681$400	3.609.562	365:626$800
20.423.387	2.036:601$000	14.427.714	1.644:033$000	8.443.461	962:986$800
56.796.046	4.468:912$300	—	—	24.928.623	2.330:315$600
919.562	65:778$000	—	—	164.173	15:206$000
—	—	9.323.612	884.223$200	—	—
—	—	3.001.698	381:300$100	—	—
74.690.426	5.928:588$200	11.674.535	1.024:851$200	—	—
667.222	56:767$100	516.579	82:653$000	—	—
5.308.531	785:998$100	4.154.244	789:673$300	248.862	21:831$100
5.311.279	512:185$000	5.365.146	615:374$800	3.768.093	415:348$200
136.795.003	11.183:498$900	25.152.391	2.698:747$700	25.177.485	2.355:146$700
6.898.063	634:730$100	8.883.423	1.079:327$900	3.932.266	430:554$200
1.519.769	59:817$100	14.084.505	1.466:951$800	4.020.344	491:735$400
1.098.868	159:793$100	8.066.408	1.388:024$200	2.481.755	273:502$000
—	—	—	—	10.128.197	1.208:311$700
77.769	13:718$700	—	—	5.886.626	729:706$400
1.519.769	59:817$100	14.084.505	1.466:951$800	14.148.541	1.700:047$100
1.176.637	173:511$800	8.066.408	1.388:024$200	8.368.381	1.003:208$400
23.720.701	1.851:371$300	24.926.882	3.105:693$500	53.493.394	4.506:631$100
19.074.856	2.334:835$400	33.300.948	5.158.924$300	23.064.328	8.500:433$100

QUADRO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE CARGA COMPANHIAS NACIONAIS DE NAVEGAÇÃO NOS

(Conti

ESTADOS — PORTOS	LOIDE BRASILEIRO (Patrimônio nacional)		COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA	
	PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA
Fernando Noronha				
Export.	—	—	—	—
Import.	4.072	589$600	—	—
Totais — Export.	98.999.472	11.043.483$900	52.773.806	5.788:610$100
Totais — Import.	36.284.242	4.694:062$400	30.254.338	3.922:386$100
Alagoas				
Maceió:				
Export.	25.220.867	2.587:670$100	20.619.597	1.747:286$200
Import.	3.163.396	407:352$950	6.510.536	672:171$800
Penedo:				
Export.	3.598.649	384:068$100	3.653.111	307:475$800
Import.	751.674	96:727$500	1.420.420	147:917$000
Totais — Export.	28.819.516	2.971:738$200	24.272.708	2.054:762$000
Totais — Import.	3.915.070	504.080$250	7.930.956	820:088$800
Sergipe				
Aracajú:				
Export.	14.068.670	1.823:959$600	11.007.278	1.093:762$500
Import.	5.079.831	742.015$800	3.063.182	318:767$800
Estância:				
Export.	—	—	—	—
Import.	—	—	—	—
Vila Nova:				
Export.	—	—	—	—
Import.	337.597	37:687$600	—	—
Totais — Export.	14.068.670	1.823:959$600	11.007.278	1.093:762$500
Totais — Import.	5.417.428	779:703$400	3.063.182	318:767$800
Baía				
São Salvador:				
Export.	55.020.950	6.840:546$400	11.281.251	1.252:640$300
Import.	22.696.097	2.682:909$900	26.422.358	2.713:871$200
Ponta D'Areia:				
Export.	—	—	—	—
Import.	347.583	67:261$800	—	—

EXPORTADA E IMPORTADA PELAS CINCO PRINCIPAIS PORTOS BRASILEIROS DURANTE O ANO DE 1938

nuação)

COMPANHIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO		SOCIEDADE ANÔNIMA LOIDE NACIONAL		COMPANHIA CARBONÍFERA RIOGRANDENSE	
PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA
—	—	—	—	—	—
75.047	1:158$800	—	—	—	—
23.720.791	1.851:371$300	24.916.882	3.105:693$500	53.493.394	4.506:631$100
19.149.903	2.335:994$200	33.300.948	5.158.924$300	23.064.328	2.500:433$100
2.049.360	159:273$700	9.466.297	1.064:607$000	21.301.886	1.646:282$000
4.338.650	354:693$400	7.578.882	927:167$200	7.372.490	546:321$900
2.664.157	186:742$400	—	—	—	—
552.104	56:048$100	—	—	—	—
4.713.517	346:016$100	9.466.297	1.064:607$000	21.301.886	1.646:282$000
4.900.754	410:741$500	7.578.882	927:167$200	7.372.490	546:321$900
15.983.737	1.361:094$300	16.993	1:580$800	—	—
9.552.385	698:503$500	128.697	23:982$000	—	—
—	—	—	—	—	—
57.000	6:599$200	—	—	—	—
261.124	27:829$200	—	—	—	—
153.750	12:721$200	—	—	—	—
16.244.861	1.388:923$500	16.993	1:580$800	—	—
9.763$135	717:823$900	128.697	23:982$000	—	—
11.240.210	868:968$100	9.632.179	1.204:238$200	3.036.827	254:492$300
23.322.036	1.701:504$500	36.691.434	4.970:262$100	26.688.390	1.924:718$200
—	—	15.197.213	1.569:326$000	—	—
—	—	5.959.953	851:607$500	—	—

QUADRO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE CARGA COMPANHIAS NACIONAIS DE NAVEGAÇÃO NOS

(Conti

ESTADOS — PORTOS	LOIDE BRASILEIRO (Patrimônio nacional)		COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA	
	PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA
Ilhéus:				
Export.	7.085.371	623 :450$300	2.447.506	117 :449$100
Import.	6.550.513	780 :478$200	4.167.148	396 :767$000
Canavieiras:				
Export.	—	—	—	—
Import.	—	—	—	—
Caravelas:				
Export.	4.615.620	556 :410$900	—	—
Import.	2.680.195	393 :780$800	—	—
Totais — Export.	66.721.941	8.020 :407$600	13.728.757	1.370 :089$400
Totais — Import.	32.274.388	3.924 :430$700	30.589.506	3.110 :638$200
Espirito Santo				
Vitória:				
Export.	33.059.882	5.975 :063$300	4.128.797	383 :916$700
Import.	7.320.889	900 :456$500	8.279.922	679 :682$300
Itapemirim:				
Export.	—	—	—	—
Import.	—	—	—	—
Totais — Export.	33.059.882	5.975 :063$300	4.128.797	383 :916$700
Import.	7.320.88 9	900 :456$500	8.279.922	679 :682$300
Rio de Janeiro:				
Cabo Frio				
Export.	—	—	—	—
Import.	—	—	—	—
Angra dos Reis:				
Export:	476.830	57 :520$800	—	—
Import.	12.029.442	1.006 :065$200	—	—
Paratí:				
Export.	41.393	2 :548$700	—	—
Import.	38.427	3 :034$500	—	—
São Mateus.				
Export.	—	—	—	—
Import.	—	—	—	—

EXPORTADA E IMPORTADA PELAS CINCO PRINCIPAIS PORTOS BRASILEIROS DURANTE O ANO DE 1938

nuação)

COMPANHIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO		SOCIEDADE ANÔNIMA LOIDE NACIONAL		COMPANHIA CARBONÍFERA RIO GRANDENSE	
PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA
15.554	743$800	21.400	2 :277$400	—	—
11.617.816	787 :902$500	102.459	13 :731$300	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
11.355.764	869 :711$900	24.850.792	2.775 :841$600	3.036.827	254 :492$300
34.939.852	2.489 :407$000	42.753.846	5.835 :600$900	6.688.390	1.924 :718$200
4.054.207	326 :955$300	7.399.485	742 :711$800	—	—
7.068.165	461 :213$800	11.315.906	1.212 :488$900	—	—
792.117	32 :732$500	1.118.552	90 :650$400	—	—
—	—	1.766.909	95 :145$700	—	—
4.846.324	359 :687$800	8.518.037	833 :362$200	—	—
7.068.165	461 :213$800	13.082.815	1.307 :634$600	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
597.946	12 :664$300	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
6.000	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	584.961	43 :903$500	—	—
—	—	30.625	7 .600$300	—	—

QUADRO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE CARGA COMPANHIAS NACIONAIS DE NAVEGAÇÃO NOS

(Conti

ESTADO — PORTOS	LOIDE BRASILEIRO (Patrimônio nacional)		COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA	
	PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA
Macaé:				
Export.	—	—	—	—
Import.	—	—	—	—
Niterói:				
Export.	—	—	—	—
Import.	—	—	—	—
Campos:				
Export.	—	—	—	—
Import.	—	—	—	—
Totais — Export.	518.223	60:069$500	—	—
Totais — Import.	12.067.869	1.009:099$700	—	—
Distrito Federal:				
Rio de Janeiro:				
Export.	93.412.033	15.566:099$000	53.408.890	7.924:555$900
Import.	310.086.343	28.984:182$400	90.389.743	7.422.570$400
Totais — Export.	93.412.033	15.566:099$000	53.408.890	7.924:555$900
Totais — Import.	310.086.343	28.894:182$400	90.389.743	7.422:570$400
São Paulo:				
Ubatuba:				
Export.	355	128$900	—	—
Import.	29.972	5:089$300	—	—
Caraguatatuba:				
Export.	—	—	—	—
Import.	4.108	693$500	—	—
Vila Bela:				
Export.	119	16$400	—	—
Import.	2.544	403$000	—	—
São Sebastião:				
Export.	30	12$700	—	—
Import.	6.468	946$900	23.369	1:041$000

EXPORTADA E IMPORTADA PELAS CINCO PRINCIPAIS PORTOS BRASILEIROS DURANTE O ANO DE 1938

nuação)

COMPANHIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO		SOCIEDADE ANÔNIMA LOIDE NACIONAL		COMPANHIA CARBONÍFERA RIO GRANDENSE	
PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
3.558.343	254 :919$000	4.091.125	439 :960$900	—	—
—	—	—	—	—	—
2.511.252	173 :370$800	841.760	135 :624$100	—	—
603.946	12 :664$300	584.961	43 :903$500	—	—
6.069.595	428 :289$800	4.963.510	583 :185$300	—	—
75.261.562	6.260 :668$200	81.933.483	10.569 :141$900	58.457.672	5.522 :454$700
172.299.232	11.655 :955$950	162.104.470	3.573 :868$150	69.175.179	6.157 :706$500
75.261.562	6.260 :668$200	81.933.483	10.569 :141$900	58.457.672	5.522 :454$700
172.299.232	11.655 :955$950	162.104.470	3.573 :868$150	69.175.179	6.157 :706$500
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	422.010	37 :970$600	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	2.955.115	94 :459$500	—	—

QUADRO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE CARGA COMPANHIAS NACIONAIS DE NAVEGAÇÃO NOS

(Conti

ESTADOS — PORTOS	LOIDE BRASILEIRO (Patrimônio nacional)		COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA	
	PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA
Santos:				
Export.	60.236.616	10.741:251$900	33.018.118	5.722:111$100
Import.	186.189.577	17.395:569$400	46.628.484	4.205:222$500
Totais — Export.	60.237.120	10.741:409$900	33.018.118	5.722:111$100
Totais — Import.	186.232.669	17.402:702$100	46.651.853	4.206:263$500
Paraná :				
Paranaguá:				
Export.	23.110.336	3.641:083$800	15.160.254	1.108:378$500
Import.	6.531.294	881:641$400	6.578.144	531:858$700
Antonina:				
Export.	8.500.329	919:385$100	5.854.430	474:240$500
Import.	3.909.044	466:185$000	6.135.864	545:531$300
Totais — Export.	31.610.665	4.560:468$900	21.014.684	1.582:619$000
Totais— Import.	10.440.338	1.347:826$400	12.714.008	1.077:390$000
Santa Catarina:				
São Francisco:				
Export.	12.881.620	1.688:203$200	2.366.746	203:926$000
Import.	2.949.606	415:373$800	1.869.257	159:460$900
Itajaí:				
Export.	7.082.936	697:402ã200	1.461.384	172:083$900
Import.	959.538	138.447$500	1.441.493	148.890$600
Florianópolis:				
Export.	4.003.976	426:839$500	3.077.468	213:547$000
Import.	2.842.772	411:813$400	6.769.936	679:040$300
Imbituba:				
Export.	—	—	23.634.208	1.126:592$000
Import.	1.130	260$200	1.241.919	103:389$800
Laguna:				
Export.	3.323.692	229:432$900	—	—
Import.	2.318.852	248:562$000	—	—
Totais — Export.	27.292.224	3.041:877$800	30.539.806	1.716:148$900
Totais — Importe.	9.071.898	1.214:456$900	11.322.605	1.090:781$600

EXPORTADA E IMPORTADA PELAS CINCO PRINCIPAIS PORTOS BRASILEIROS DURANTE O ANO DE 1938

nuação)

COMPANHIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO		SOCIEDADE ANÔNIMA LOIDE NACIONAL		COMPANHIA CARBONÍFERA RIO GRANDENSE	
PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA
31.296.236	3.543:666$700	42.850.708	8.385:812$400	48.637.330	4.741:948$700
129.290.022	8.670:669$200	85.982.933	6.764:159$500	86.765.946	6.751:241$900
31.296.236	3.543:696$700	42.850.708	8.385:812$400	48.637.330	4.741:948$700
129.290.022	8.670.669$200	89.360.658	6.896:589$600	86.765.946	6.751:241$900
3.134.554	254:427$400	3.311.267	404:290$600	61.600	2:433$100
10.067.296	788:299$900	2.239.527	218:559$300	1.597.144	145:729$100
12.672.506	1.253:478$100	12.057.571	1.584:585$400	—	—
2.174.453	139:643$600	3.274.250	376:641$400	—	—
15.807.060	1.507:905$500	15.368.838	1.988:876$000	61.600	2:433$100
12.241.749	927:943$500	5.513.777	595:200$700	1.597:144	145:729$100
8.006.717	1.138:031$000	1.408	79$100	—	—
1.235.517	94:244$700	724.478	57:238$900	—	—
10.908.721	986:914$900	—	—	—	—
3.321.93	175:708$600	301.473	31:851$900	—	—
—	—	—	—	—	—
395.867	22:749$700	564.895	62:063$900	—	—
—	—	86.762.120	2.844:924$450	—	—
—	—	3.455.549	344:281$100	—	—
—	—	—	—	—	—
14.671	4:090$200	—	—	—	—
18.914.789	2.124:945$900	86.763.528	2.845:003$550	—	—
4.967.986	296:793$200	5.046.395	495:485$800	—	—

QUADRO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE CARGA COMPANHIAS NACIONAIS DE NAVEGAÇÃO NOS

(Conti

ESTADOS — PORTOS	LOIDE BRASILEIRO (Patrimônio nacional)		COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA	
	PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA
Rio Grande do Sul:				
Rio Grande:				
Export.	50.298.451	2.880:958$300	26.563.293	3.009:876$400
Import.	11.442.073	1.799:860$500	4.634.041	543:343$000
Pelotas:				
Export.	11.682.857	1.283:869$100	19.196.863	2.058:410$500
Import.	18.850.633	1.993:812$400	15.830.794	1.875:814$300
Porto Alegre:				
Export.	65.182.648	4.741:891$100	46.675.412	6.128:022$100
Import.	37.941.054	5.065:487$200	43.083.930	6.417:027$500
Jaguarão:				
Export.	1.223.212	76:328$000	—	—
Import.	778.056	87:831$600	—	—
Sta. Vitória Palmar:				
Export.	605.432	85:147$900	—	—
Import.	1.275.386	118:618$800	—	—
Totais — Export.	128.992.600	9.068:194$400	92.435.568	11.196:309$000
Totais — Import.	70.287.202	9.065:610$000	63.548.765	8.836:184$800
Mato Grosso:				
Porto Murtinho:				
Export.	463.346	91:904$300	—	—
Import.	475.085	92:033$800	—	—
Barranco Branco:				
Export.	63.771	11:744$200	—	—
Import.	—	—	—	—
Forte Coimbra:				
Export.	—	—	—	—
Import.	600	30$000	—	—
Porto Esperança;				
Export.	1.688.960	282:488$300	—	—
Import.	162.903	30:833$800	—	—

EXPORTADA E IMPORTADA PELAS CINCO PRINCIPAIS PORTOS BRASILEIROS DURANTE O ANO DE 1938

nuação)

COMPANHIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO		SOCIEDADE ANÔNIMA LOIDE NACIONAL		COMPANHIA CARBONÍFERA RIO GRANDENSE	
PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA
7.196.752	515:239$000	28.079.853	3.494:857$900	20.195.016	1.820:133$200
19.845.440	1.965:809$000	4.688.478	674:641$800	4.793.525	576:216$500
12.920.822	958:283$000	13.627.497	1.602:644$200	12.000.512	1.045:761$200
8.833.458	889:055$400	10.802.706	2.024:098$700	6.070.155	681:196$500
121.882.254	6.974:071$000	55.233.433	6.287:160$000	34.865.407	3.197:135$000
31.552.157	3.391.109$950	34.552.081	5.892:203$100	42.390.870	4.265:636$400
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
141.999.82	8.447:593$000	96.940.783	1.384:662$100	67.060.935	6.063:029$400
60.231.055	6.245:974$350	50.043.265	8.590:943$600	53.254.550	5.523:049$400
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—

QUADRO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE CARGA COMPANHIAS NACIONAIS DE NAVEGAÇÃO NOS

(Conc

ESTADOS — PORTOS	LOIDE BRASILEIRO (Patrimônio nacional)		COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA	
	PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA
Ladário:				
Export.	—	—	—	—
Import.	—	—	—	—
Corumbá:				
Export.	936.611	232:962$800	—	—
Import.	4.789.920	788:883$700	—	—
Humaitá:				
Export.	—	—	—	—
Import.	—	—	—	—
Totais — Export.	3.152.688	619:099$600	—	—
Totais — Import.	5.428.508	911:781$300	—	—
Minas Gerais:				
Belo Horizonte:				
Export.	—	—	—	—
Import.	—	—	—	—
Totais — Export.	—	—	—	—
Totais — Import.	—	—	—	—

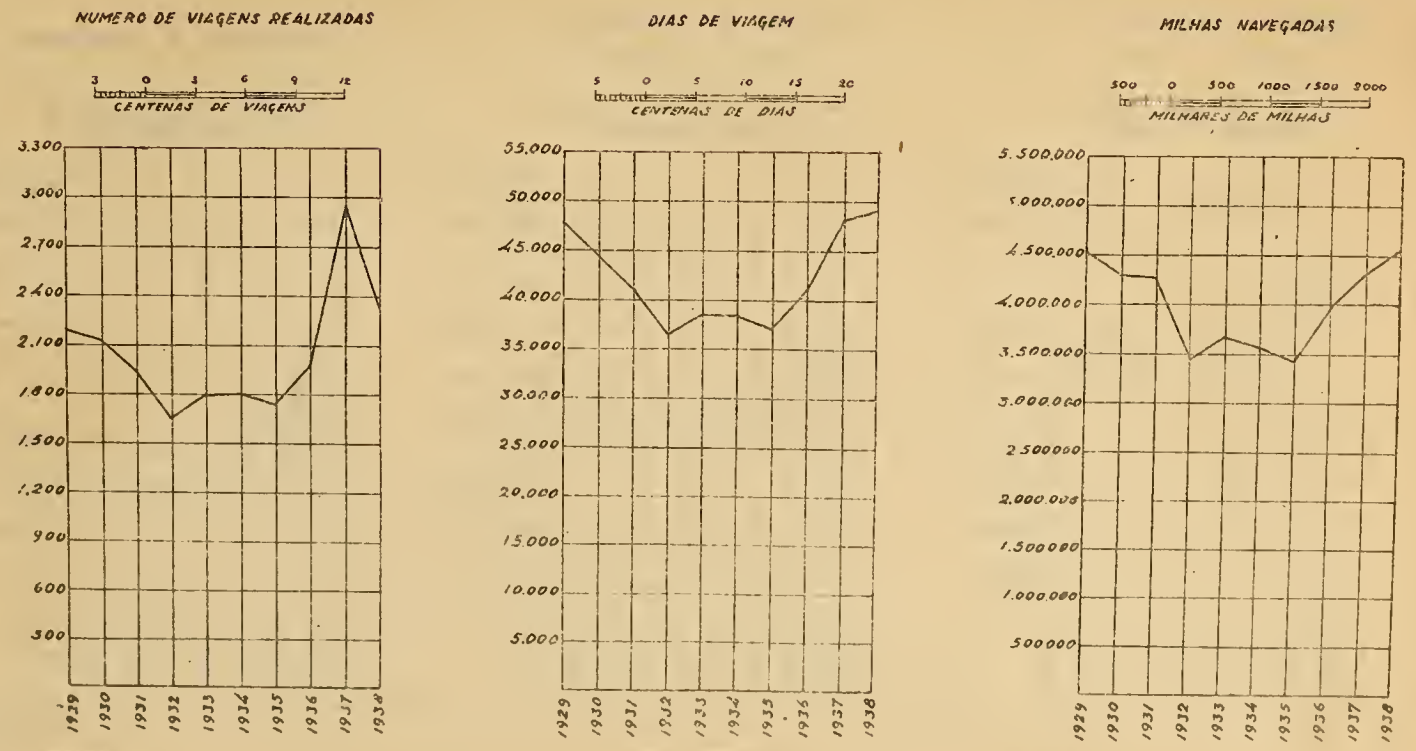
EXPORTADA E IMPORTADA PELAS CINCO PRINCIPAIS PORTOS BRASILEIROS DURANTE O ANO DE 1938

lusão)

COMPANHIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO		SOCIEDADE ANÔNIMA LOIDE NACIONAL		COMPANHIA CARBONÍFERA RIO GRANDENSE	
PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA	PESO EM QUILOS	RECEITA
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
221.005	14 :421$200	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
221.005	14 :421$200	—	—	—	—

GRAFICO Nº 1

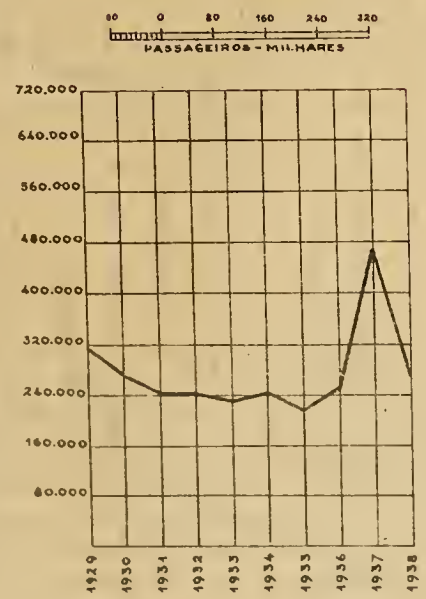
Movimento geral do trafego das companhias e empresas de navegação no decenio 1929-38

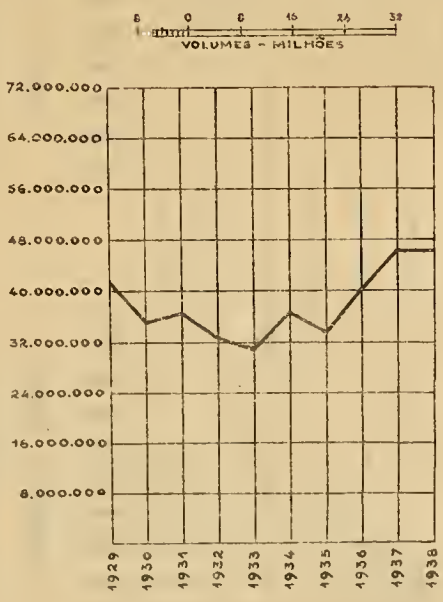


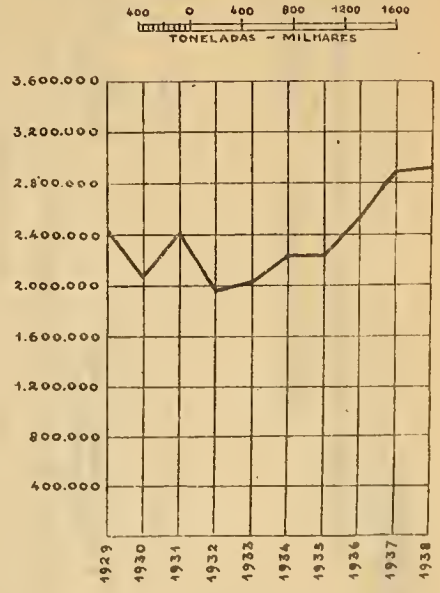
VP NACIONAL

GRAFICO Nº 2

Movimento de transportes pelas Companhias e Empresas de Navegação no decenio 1929-38





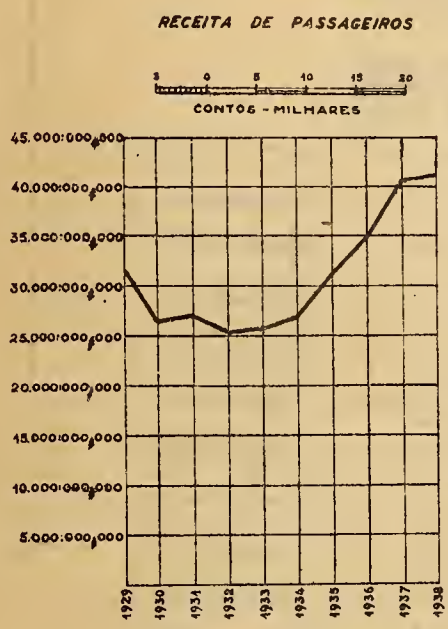


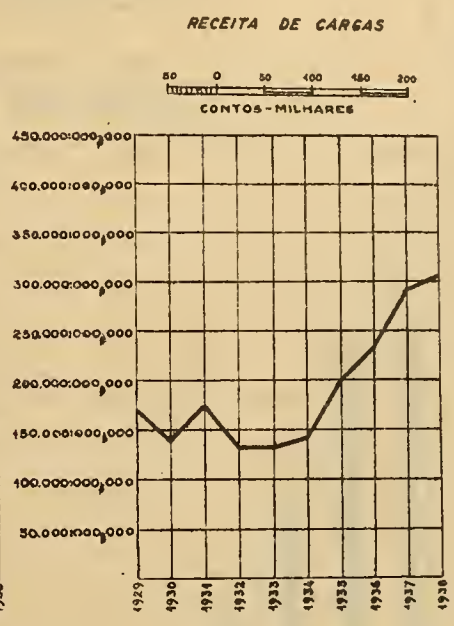
ARQUIVO NACIONAL

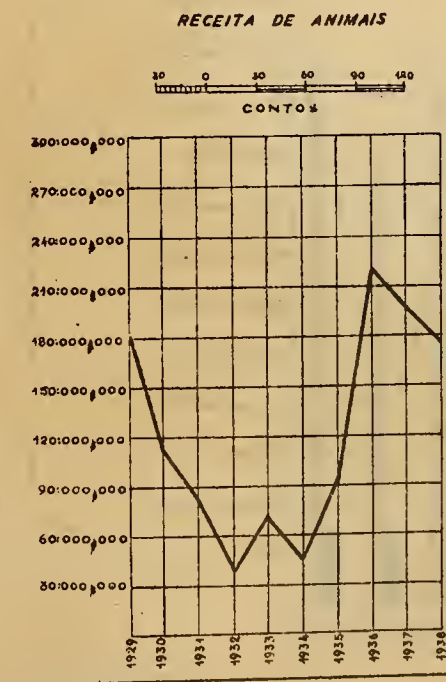
IMP. NACIONAL

GRAFICO Nº 3

Receita dos transportes pelas Companhias e Empresas de Navegação no decenio 1929-38



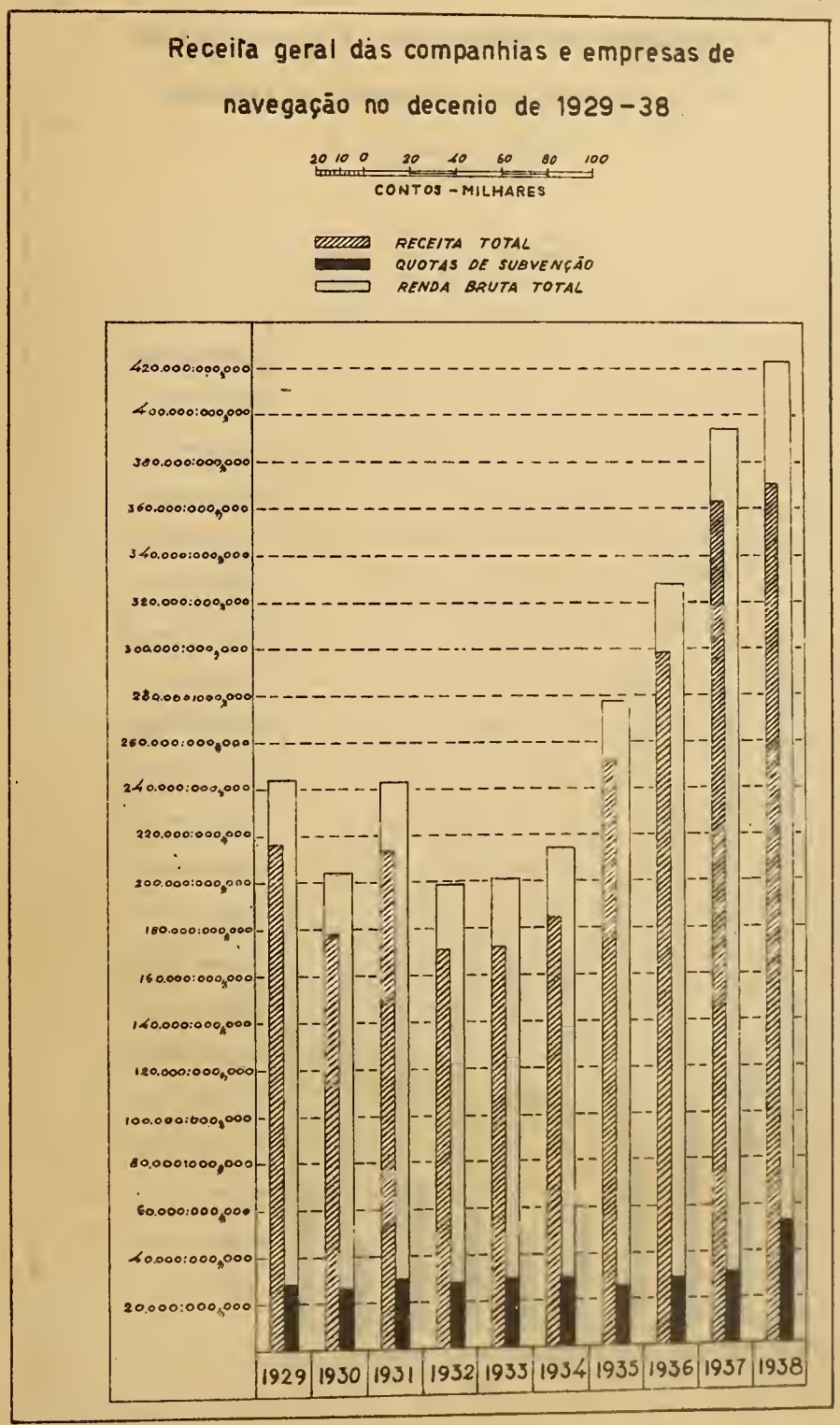




ARMANDO DALNA

IMP. NACIONAL

GRAFICO Nº 4



IMP. NACIONAL

GRAFICO Nº 5

Receita, despesa e renda líquida das companhias e empresas de navegação no decenio 1929 - 38

IMP. NACIONAL

ÍNDICE

Introdução :

Apresentação 3
Sindicato dos Armadores Nacionais..... 5
Autoridades Federais e Estaduais que interferem na Marinha Mercante 7
Legislação de Portos e Navegação 9
Reorganização da Marinha Mercante. 14
Regulamentação do Serviço de Estiva no Brasil..... 17
Movimentos de Mercadorias em Cabotagem..... 22
Mercadorias Exportadas, em Cabotagem, pelos Armadores filiados à Conferência de Navegação de Cabotagem.. 23
Estatística da Marinha Mercante, na Cabotagem..... 39

Estatística da Marinha Mercante Brasileira empregada na Cabotagem, com as características das suas unidades, até 31 de dezembro de 1939:

Loide Brasileiro 40
Companhia Nacional de Navegação Costeira..... 42/43
Companhia Comércio e Navegação..... 42/43
Companhia de Navegação Norte e Sul..... 44/45
Companhia Carbonífera Rio Grandense..... 44/45
Loide Nacional S. A. 46/47
Sociedade Brasileira de Cabotagem..... 46/47
Companhia "Serras" de Navegação e Comércio..... 46/47
Principais características dos navios 48/53
Inspeções 55
Porto de Manaus 57
Porto de Belem..... 59
Porto de S. Luiz 64
Porto de Tutoia 66
Porto de Luiz Corrêa (Amarração) 67
Porto de Fortaleza 68
Porto de Natal 70

Porto de Cabedelo 73
Porto de João Pessoa 75
Porto do Recife. 75
Porto de Maceió 80
Porto de Aracajú 82
Porto do Salvador 83
Porto de Ilhéus 87
Porto de Caravelas 89
Porto de Vitória 89
Porto de Niteroi 91
Porto de Angra dos Reis 92
Porto de Cabo Frio 93
Porto do Rio de Janeiro (Adm. Autônoma) 93
Porto de Santos 96
Porto de Cananéia 106
Porto de São Sebastião 106
Porto de Paranaguá 107
Porto de Antonina 109
Portos de Itajaí e Laguna 110
Portos do Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas..... 116
Porto de Corumbá 123
Estatística Portuária Geral 124

Gráficos:

1 — Renda bruta dos Portos Organizados desde o início da Exploração.
2 — Movimento Geral de Navios — de 1930 a 1940.
3 — Movimento Geral de Mercadorias de 1930 a 1940.
4 — Aproveitamento de cais nos portos organizados em tons. de mercadorias por metro corrente, em 1939.
5 — Idem — de 1930 a 1939.

Quadros estatísticos:

Característicos Gerais dos Portos 125
Cais e Armazem dos portos organizados..... 126/127
Guindastes e Pontes Rolantes dos portos organizados.... 128
Locomotivas, vagões e linhas férreas dos Portos Organizados 129
Renda bruta das taxas dos Portos Organizados..... 130/131

Taxas de 2 % e 0,7 % ouro e Imposto Adicional de 10 %.. 132/137
Movimento geral de entradas de navios (1930-39)..... 138
Movimento geral de mercadorias (1930-39)..... 139
Movimento de entradas de navios (1930-39)..... 140/148
Movimento de mercadorias (1930-39)..... 149/157

PRIMEIRA PARTE

Estudo do movimento, em conjunto, das diferentes Companhias de Navegação..... 159
Estudo das Companhias de Navegação em 1938..... 159
1 — The Amazon River Steam Navigation C. Ltd. (1911)..... 160
2 — Navegação do Alto Tapajós 161
3 — Navegação dos Autazes..... 161
4 — Empresa de Navegação Araguaia-Tocantins..... 161
5 — Empresa de Navegação dos Rios Mamoré e Guaporé 161
6 — Empresa de Navegação São Luiz..... 161
7 — Empresa de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco..... 161
8 — Empresa de Viação Baiana do São Francisco..... 161
9 — Navegação Mineira do Rio São Francisco..... 162
10 — Loide Brasileiro 162
11 — Companhia Nacional de Navegação Costeira 162
12 — Loide Nacional S. A..... 162
13 — Companhia Comércio e Navegação 163
14 — Companhia Carbonífera Rio Grandense..... 163
15 — Empresa Nacional de Navegação Hoepcke..... 163
16 — Estrada de Ferro Santa Catarina 163
17 — Companhia de Viação São Paulo Mato-Grosso..... 163
Estudo comparativo das Companhias de Navegação (1937-39) 165
Estudo comparativo das Companhias de Navegação (1929-38) 166

SEGUNDA PARTE

Estudo de cada companhia em separado:
1 — The Amazon River Steam Navigation 167
2 — Navegação do Alto Tapajós 169
3 — Navegação dos Autazes 170

4 — Empresa de Navegação Araguaia-Tocantins..... 171
5 — Empresa de Navegação dos Rios Mamoré e Guaporé..... 172
6 — Empresa de Navegação São Luiz..... 173
7 — Empresa de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco..... 176
8 — Empresa de Viação Baiana do São Francisco..... 175
9 — Navegação Mineira do Rio São Francisco..... 177
10 — Loide Brasileiro 179
11 — Companhia Nacional de Navegação Costeira..... 181
12 — Loide Nacional Sociedade Anônima..... 182
13 — Companhia Comércio e Navegação 183
14 — Companhia Carbonífera Rio Grandense..... 185
15 — Empresa Nacional de Navegação Hoepcke..... 186
16 — Estrada de Ferro Santa Catarina 187
17 — Companhia de Viação São Paulo — Mato-Grosso... 188

QUADROS ESTATÍSTICOS

Movimento geral das Companhias Fiscalizadas, em 1938. 190/197
Movimento geral do tráfego de todas as Companhias, em 1938..... 198
Coeficiente do tráfego, por viagem e por milha, de todas as Companhias, em 1938 199
Quadro comparativo do movimento geral do tráfego de todas as Companhias (1937-38) 200/201
Movimento geral das Companhias Fiscalizadas (1929-38) 202/205
Quadro comparativo do movimento de carga, exportada e importada pelas cinco principais Companhias de Navegação (1938) 206/225

GRÁFICOS

1 — Movimento geral do tráfego das Companhias e Empresas de Navegação (1929-38)
2 — Movimento de transporte pelas Companhias e Empresas de Navegação (1929-38)
3 — Receita dos transportes pelas Companhias e Empresas de Navegação (1929-38)
4 — Receita geral das Companhias e Empresas de Navegação (1929-38)
5 — Receita, despesa e renda líquida das Companhias e Empresas de Navegação (1929-38)

Rio de Janeiro — Imprensa Nacional — 1940

M. FAZENDA
D.A - MRA - CD
15124
COM. REVLIVRO
PORT. 114/73

Êste livro deve ser devolvido na última data carimbada

Imp. Nacional —

Biblioteca do Ministério da Fazenda

1385-46 387.10981
R382

Brasil. Depart. Nac. Portos e Nav.

AUTOR

Relatório - 1939.

TÍTULO

Devolver em	NOME DO LEITOR

1385-46 387.10981

1939 R 382

Brasil . . .